Naciones Unidas S/PV.3683

Consejo de Seguridad

Provisional

Quincuagésimo primer año

3683ª sesión

Viernes 26 de julio de 1996, a las 15.00 horas
Nueva York

Presidente:	Sr. Dejammet	(Francia)
Miembros:	Alemania	Sr. Eitel
	Botswana	Sr. Legwaila
	Chile	Sr. Somavía
	China	Sr. Qin Huasun
	Egipto	Sr. Elaraby
	Estados Unidos de América	Sra. Albright
	Federación de Rusia	Sr. Gorelik
	Guinea-Bissau	Sr. Queta
	Honduras	Sr. Martínez Blanco
	Indonesia	Sr. Wibisono
	Italia	Sr. Ferrarin
	Polonia	Sr. Wlosowicz
	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Sir John Weston
	República de Corea	Sr. Choi

Orden del día

Derribo de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996

Nota del Secretario General (S/1996/509)

96-86055 (S)
9686055

Se abre la sesión a las 15.25 horas.

Aprobación del orden del día

Queda aprobado el orden del día.

Derribo de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996

Nota del Secretario General (S/1996/509)

El Presidente (*interpretación del francés*): Desearía informar al Consejo de que he recibido sendas cartas de los representantes de Colombia, Cuba, la República Democrática Popular Lao y Viet Nam en las que solicitan que se les invite a participar en el debate sobre el tema que figura en el orden del día del Consejo. Siguiendo la práctica habitual, desearía proponer que, con el consentimiento del Consejo, se invitara a esos representantes a participar en el debate sin derecho a voto, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Carta y el artículo 37 del reglamento provisional del Consejo.

No habiendo objeciones, así queda acordado.

Por invitación del Presidente, el Sr. Alarcón de Quesada (Cuba) toma asiento a la mesa del Consejo y los Sres. García (Colombia), Kittikhoun (República Democrática Popular Lao) y Ngo Quang Xuan (Viet Nam) ocupan los asientos que se les han reservado a un lado del Salón del Consejo.

El Presidente (*interpretación del francés*): El Consejo de Seguridad comenzará ahora su examen del tema que figura en el orden del día. El Consejo de Seguridad se reúne de conformidad con el entendimiento alcanzado en sus consultas previas.

Los miembros del Consejo tienen ante sí la nota del Secretario General de fecha 1º de julio de 1996 (S/1996/509) en la que transmite una carta de fecha 28 de junio de 1996 dirigida al Secretario General por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y los anexos de dicha carta.

Los miembros del Consejo tienen también ante sí el documento S/1996/596, que contiene el texto de un proyecto de resolución presentado por los Estados Unidos de América.

Deseo también señalar a la atención de los miembros del Consejo los siguientes documentos: S/1996/152, carta de fecha 1º de marzo de 1996 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de Cuba ante las Naciones Unidas; y S/1996/154, S/1996/370, S/1996/448, S/1996/449, S/1996/458, S/1996/470, S/1996/498, S/1996/499, S/1996/520, S/1996/525, S/1996/532, S/1996/570 y S/1996/577, que contienen cartas de fechas 1º de marzo, 22 de mayo, 18 de junio, 18 de junio, 21 de junio, 25 de junio, 28 de junio, 28 de junio, 2 de julio, 3 de julio, 4 de julio, 16 de julio y 17 de julio de 1996, respectivamente, dirigidas al Secretario General por el Representante Permanente de Cuba ante las Naciones Unidas.

Sra. Albright (Estados Unidos de América) (*interpretación del inglés*): Nos reunimos hoy para examinar un tema de grave preocupación para mi país, para los miembros de este Consejo y para todos los que se preocupan por la seguridad de quienes están involucrados en la aviación civil en todo el mundo.

El tema que nos ocupa no es el de los Estados Unidos contra Cuba. No requiere que los miembros del Consejo hagan un juicio sobre la naturaleza represiva del Gobierno de Cuba ni sobre lo malo y lo bueno de los últimos 35 años de relaciones entre los Estados Unidos y Cuba. El proyecto de resolución, más bien, trata la cuestión fundamental del derecho internacional y del cumplimiento o incumplimiento de normas del derecho internacional.

Es por este motivo que el proyecto de resolución condena el derribo cobarde y a sangre fría, por Cuba, el 24 de febrero, de dos aeronaves civiles desarmadas operadas por Hermanos al Rescate y lo declara como violación del derecho internacional. El proyecto de resolución también expresa a las familias de los que fueron muertos el profundo pésame y las condolencias del Consejo. Doy las gracias a aquellos de mis colegas que se reunieron con los familiares de quienes fueron muertos el 24 de febrero y que pueden apreciar de mejor manera la dimensión humana de esta tragedia. El proyecto de resolución pide también que todas las naciones, incluida Cuba específicamente, acaten en el futuro las normas jurídicas internacionales que rigen la aviación civil.

Hace meses, luego de los derribos, representantes de los Estados Unidos y de Cuba explicaron su versión de los acontecimientos acaecidos el 24 de febrero. Esos informes difieren en aspectos clave. Para salvar las diferencias cada Gobierno se comprometió a cooperar plenamente con una investigación que debía realizar la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Ínsita en la promesa de cada uno estaba la obligación de aceptar el resultado de esa

investigación. Los Estados Unidos sí lo aceptan. Es más, creemos que aporta un recuento exacto de los hechos.

Esos hechos están claros. Los militares cubanos primero identificaron a estas dos aeronaves Cessna desarmadas como aeronaves civiles y luego, a sabiendas e intencionalmente, las destruyeron con misiles aire a aire. Los cubanos no siguieron las normas de la OACI ni sus propios procedimientos publicados para interceptar aeronaves. Los cubanos no intentaron establecer contacto por radio con cualquiera de las aeronaves ni les dieron instrucciones para que aterrizaran en un lugar designado. Por último, y de conformidad con los cálculos de posición en que más se puede confiar, las aeronaves fueron destruidas aproximadamente 9 ó 10 millas fuera del espacio aéreo cubano.

Con estas medidas Cuba violó el principio del derecho internacional consuetudinario de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo, principio que se aplica tanto si las aeronaves están en el espacio aéreo nacional como en el internacional. Cuba violó el principio de la OACI de que la intercepción de aeronaves civiles debe realizarse únicamente como último recurso. Cuba no siguió los procedimientos apropiados de advertencia, y tal como lo señaló la OACI en su resolución de 27 de junio, al cobrarse la vida de cuatro de mis compatriotas —Pablo Morales, Carlos Costa, Mario de la Peña y Armando Alejandre— Cuba violó consideraciones humanitarias elementales.

Aunque el proyecto de resolución que examinamos hoy es el resultado de una tragedia que ocurrió hace cinco meses, su mayor valor tiene que ver con el futuro. La principal misión de este Consejo es mantener la paz y la seguridad internacionales. La resolución presta servicio a ese objetivo haciendo un llamado a todas las naciones para que se abstengan de derribar aeronaves civiles violando las normas jurídicas internacionales.

Pero el Gobierno de Cuba sigue negándose a reconocer la naturaleza ilícita de sus acciones del 24 de febrero. No ha manifestado su pesar por la muerte de los cuatro hombres que fallecieron ni ha ofrecido condolencias a sus familias por esta pérdida irreemplazable. Y sigue amenazando con que podría derribar nuevamente aeronaves civiles.

Con franqueza, la posición de Cuba ha sido despiadada y despreciable. Derriban aeronaves civiles y luego culpan a las víctimas. Piden una investigación y luego culpan a los investigadores. Son los agresores en este caso, y sin embargo aseveran estar siendo perseguidos. La única línea coherente que siguen es su negativa a reconocer la verdad y su decisión de mentir al mundo una y otra vez.

Está claro que el Gobierno de Cuba no ha asumido ni aceptado su responsabilidad de cumplir con el Convenio de Chicago y el derecho consuetudinario internacional, que establecen las normas del comportamiento internacional respecto de la aviación civil. Por el contrario, mi Gobierno sí acepta su responsabilidad tanto en términos generales como respecto del control de las aeronaves estadounidenses.

Con bastante anterioridad al 24 de febrero emitimos advertencias y avisos instando a los pilotos de los Estados Unidos a que no entraran en el espacio aéreo cubano sin autorización. Cuando el piloto de una aeronave civil registrada en los Estados Unidos sobrevoló La Habana en el mes de julio pasado tomamos la iniciativa de suspender su licencia de vuelo.

Siempre hemos pedido al Gobierno cubano información sobre las supuestas intrusiones en su espacio aéreo y hemos mantenido a Cuba informada de nuestras medidas; y Cuba ha reconocido anteriormente nuestros esfuerzos y nuestra cooperación en ese sentido.

Como dije al comienzo de mis observaciones, esta no es una cuestión de los Estados Unidos contra Cuba. Los pueblos de todas las naciones son vulnerables a actos ilícitos, sean actos de terrorismo o cometidos intencionalmente por los gobiernos violando el derecho internacional. El objetivo mismo del Consejo de Seguridad es ayudar a proteger a los pueblos de todas las naciones contra tales actos, y estamos aquí para proteger la paz y la seguridad internacionales.

En lo que a mí respecta, lo que hicieron los militares cubanos el 24 de febrero fue un crimen, y ninguna excusa, ninguna racionalización ni ninguna acusación del Gobierno cubano pueden cambiar ese juicio. Si permitiésemos que ocurriesen actos de esa índole sin manifestar nuestra condenación no cumpliríamos nuestra responsabilidad para con la comunidad internacional. Si guardáramos silencio frente a la amenaza continua de Cuba de derribar aeronaves civiles en vuelo invitaríamos a una repetición de esta tragedia. Si no insistiésemos en que todos los países deben cumplir sus obligaciones en cuanto a la aviación civil arriesgaríamos la vida de todas las personas que viajan por aire.

En las últimas semanas hemos visto y oído muchísimo sobre la angustia que puede causar la pérdida de un ser querido en un accidente aéreo. En algunos casos, sabemos

que la tragedia es causada por problemas mecánicos que podemos encarar; en otros casos no conocemos el motivo y es poco lo que podemos hacer. En este caso conocemos la causa y sabemos que el remedio es aceptar el imperio del derecho y adherir a él.

Eso es todo lo que pedimos a Cuba. Y es la norma que siempre debemos exigir de los otros y de nosotros mismos.

El Presidente (*interpretación del francés*): El próximo orador inscrito en mi lista es el Presidente de la Asamblea Nacional del Poder Popular de la República de Cuba, Su Excelencia el Sr. Ricardo Alarcón de Quesada, a quien doy la bienvenida e invito a que haga uso de la palabra.

Sr. Alarcón de Quesada (Cuba): Señor Presidente: Permítame ante todo expresarle mi complacencia al tenerlo a usted presidiendo las labores del Consejo durante este mes, agradecerle sus palabras de bienvenida y agradecerle su cortesía durante estos días en que hemos estado en comunicación con motivo de la preparación de la actual sesión del Consejo de Seguridad.

Quisiera también expresar mi gratitud y mi reconocimiento a su predecesor, el Embajador Elaraby, con quien tengo semejante deuda de gratitud por su cooperación durante el mes anterior.

Era también una tarde de julio en que, según la historia más calurosa que la del día de hoy, cuando la pequeña Alicia escuchó la advertencia tajante, inexplicable, de la Reina.

(*continúa en inglés*)

"*No, no", said the Queen. "Sentence first, verdict afterwards.*"

(*continúa en español*)

"No, no", dijo la Reina. "La sentencia, primero; el veredicto, después."

Ese mensaje ha presidido los intentos impuestos a la comunidad internacional por los Estados Unidos de América desde el pasado febrero para manipular la información, para falsificar datos, para hacer prácticamente imposible, o al menos lo más dificultoso que les resultó posible, el análisis del incidente del 24 de febrero y de las circunstancias y condiciones que lo produjeron, acompañado todo ese esfuerzo de un intenso despliegue publicitario que ha buscado condenar de antemano, al tiempo que ha hecho todo lo posible para evitar que la verdad aparezca.

Quisiera, por respeto a los miembros de este órgano y por respeto a todos los representantes ante esta Organización que no son miembros del Consejo, pero ante los cuales este Consejo tiene que responder, hacer algunas precisiones.

Con ese espíritu de "la sentencia primero y el veredicto más tarde" se convocó este Consejo con premura en aquellos días de febrero. Se aprobó una declaración presidencial en la que, en esencia, se solicitaba a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que examinase este incidente y le presentase al Consejo sus conclusiones, con la promesa del Consejo de examinarlas sin demora.

El Consejo de la OACI se reunió en Montreal el día 6 de marzo y aprobó una resolución encomendándole a su Secretario General que procediese a realizar una investigación y que le presentase su trabajo 60 días después. A los 60 días, es decir, el 6 de mayo de 1996, el Consejo de la OACI hubo de reunirse para examinar un informe provisional sobre el progreso de la investigación relativa al derribo de dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense por aeronaves militares cubanas el 24 de febrero de 1996. En este informe se da cuenta de que el día 19 de marzo, es decir, 13 días después de haber aprobado el Consejo de la OACI su resolución estableciendo el desarrollo de la investigación, éste había enviado una comunicación igual al Gobierno de los Estados Unidos de América y al Gobierno de la República de Cuba, acompañada de un listado de datos que deseaba recibir de las autoridades pertinentes, de acciones que deseaba realizar, ya fuera en los Estados Unidos, ya fuera en Cuba, con vistas a la preparación de su informe. En la misma comunicación solicitaba la autorización pertinente para visitar ambos países y proceder a la ejecución de su labor.

La República de Cuba respondió inmediatamente a esta comunicación, invitando al equipo de investigación de la OACI a que se trasladase al territorio nacional de Cuba en cuanto lo desease, cosa que hizo y llegó a La Habana cinco días después de haber enviado la comunicación antes mencionada, es decir, el 24 de marzo de este año.

Dice este informe provisional que al 30 de marzo de 1996 las autoridades cubanas habían cumplimentado plenamente todas las solicitudes formuladas por el equipo. Después hace una relación de todas estas solicitudes, cuya

cumplimentación había resuelto plenamente en Cuba el 30 de marzo de este año.

Posteriormente, sigue explicando este informe preliminar, el equipo de investigación de la OACI visitó la ciudad de Washington entre el 2 y el 4 de abril, regresó a Montreal, volvió a visitar los Estados Unidos de América, en esta ocasión la ciudad de Miami, en el Estado de Florida, donde permaneció entre el 14 y el 19 de abril. En ninguna parte dicen los investigadores —no podrían decirlo— que habían sido cumplimentadas plenamente, o en algún grado, las solicitudes que, al igual que a Cuba, habían sido formuladas al Gobierno de los Estados Unidos.

Dice otra cosa este informe preliminar y voy a leer el párrafo 3.2.4, página 4, del informe provisional de fecha 6 de mayo. Dice que se están llevando a cabo nuevos contactos y conversaciones sobre la entrega, entre otras cosas, de las siguientes informaciones —no voy a leer textualmente todo lo que falta, es casi una página; voy solamente a destacar los tópicos— relacionadas con las materias faltantes al 19 de abril por ser entregadas por los Estados Unidos: Transcripciones de las comunicaciones del control de tierra con las aeronaves interceptoras. Dice la OACI el 6 de mayo que está a la espera de que los Estados Unidos se las entreguen. Nuestra delegación está facilitándole a todo el que quiera verla, entre otras cosas, una copia de esa transcripción que la Misión Permanente de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas distribuyó aquí en Nueva York, en este edificio, a los medios de prensa de este país el 27 de febrero. Sin embargo, al 6 de mayo ese mismo dato no era entregado a los investigadores de la OACI. Después podremos examinar por qué.

Pero continúa la relación de las cosas por entregar del lado norteamericano: datos radar del Centro de Coordinación del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos; datos radar del incidente registrados por el centro de operaciones regionales del Caribe (CARIBROC) en la Florida meridional; datos radar del Centro de control de tránsito aéreo en ruta (ARTCC) de Miami y de las instalaciones de la Fuerza Aérea en Florida; datos radar registrados por la estación de control aéreo de la marina de los Estados Unidos en Cayo Hueso; traza radar de una aeronave que volaba al norte del paralelo 24 en aquella fecha e información sobre el grado de observancia de las medidas adoptadas respecto de incursiones previas en el espacio aéreo cubano.

Como ustedes ven, cuando se cumplió el plazo que la OACI se había dado a sí misma para recibir y considerar el informe de investigación, tuvo que señalar que aún no había recibido de los Estados Unidos de América ni las transcripciones de las comunicaciones radiales, ni ningún dato de radar, ni información con relación a las medidas adoptadas respecto a violaciones anteriores del espacio aéreo cubano, a pesar de que se dice y se repite que habían tomado no sé qué medidas antes del 24 de febrero. Como consecuencia de esta situación, el Consejo de la OACI tuvo que acordar el 6 de mayo extender el período para la realización de la investigación por un mes más y pidió a su equipo que siguiera trabajando, es decir, que siguiera esperando a que los Estados Unidos se sirviese darle conocimiento de estos datos elementales que se supone debían existir desde febrero, y volverse a reunir para el 6 de junio. El 6 de junio el Consejo de la OACI lo único que pudo hacer fue volver a posponer el examen del informe que aún no había sido concluido porque aún no había recibido todas las informaciones que estaban pendientes de la parte norteamericana. El Consejo, en consecuencia, tuvo que aplazar para la última semana de su período de sesiones, período de sesiones que además tuvo que extender por una semana para acomodar, para dar espacio a ver si lograba finalmente conseguir la cooperación norteamericana, y he aquí que, efectivamente, exactamente en vísperas de la clausura del período de sesiones más reciente del Consejo de la OACI, finalmente el Consejo de la organización pudo cumplir la petición que le habían hecho ustedes de examinar este incidente e informarle.

Algo curioso ocurrió. Si el Consejo de la OACI se reunió el 26 de junio, muchos de ustedes probablemente pudieron leer en algunos medios noticiosos norteamericanos, tan temprano como el 20 de junio, lo que ya los Estados Unidos habían determinado que iba a ser la conclusión del examen que el Consejo realizaría cuando recibiera el informe que aún no poseía. Efectivamente, el jueves 20 de junio, nada más y nada menos que un Subsecretario de Estado de los Estados Unidos, nada más y nada menos que utilizando como lugar para pronunciarse la Casa Blanca, repartió a los que quisieron obtenerlo un texto de lo que se supone que sería el informe final del grupo de investigación que aún no había recibido nadie en Montreal, y además anticipó a la prensa lo que a juicio de él sería ya la decisión de las Naciones Unidas.

(*continúa en inglés*)

"*La sentencia primero, el veredicto después*."

(*continúa en español*)

Los miembros del Consejo de la OACI finalmente pudieron recibir en aquel fin de semana el informe del

equipo de investigación y tener una discusión entre los días 26 y 27 de junio, a resultas de la cual se acordó enviar una resolución que ustedes poseen, que es el fruto de un análisis, de una discusión entre los miembros de aquel órgano especializado de las Naciones Unidas, y que no por gusto rehusó calificar ese informe del equipo de investigación, no por casualidad se negó a endosarlo o hacerlo suyo y se limitó exclusivamente a trasladarlo a este órgano principal de las Naciones Unidas, haciéndole llegar a ustedes también lo que el Presidente del Consejo de la OACI definió como el dictamen colectivo, como el criterio colectivo de los Estados que integran el Consejo de la OACI, que está reflejado en la resolución que ustedes recibieron y no en cualquier otro documento.

Pero como muchos colegas de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, aunque no lo son del Consejo de Seguridad ni tampoco del Consejo de la OACI, podrán tener interés en conocer un poco acerca de las razones por las cuales evolucionó de este modo la investigación, se presentó de tal suerte el informe al Consejo de la OACI y este Consejo concluyó con la decisión a la que ya he aludido, quisiera comentar aunque sea algunos de los puntos centrales que tienen que ver con los supuestos datos supuestamente demostrados a los que se acaba de hacer alusión hace unos minutos al comenzar esta reunión.

Invito a los miembros del Consejo de Seguridad a que examinen la página 78 del texto en castellano del informe del equipo de investigación. Allí verán cómo los miembros del equipo explican el modo en que ellos han analizado la cuestión del lugar en que ocurrió el incidente y los elementos que usan para calcular o estimar dicho lugar. En el párrafo 2.3.7.3 explican que a ello llegan mediante la combinación de

> “el registro de comunicaciones proporcionado por los Estados Unidos,” (*S/1996/509, anexo, apéndice 2, apéndice B, pág. 78*)

ese que aquí se divulgó en febrero pero que allá se ocultó hasta mayo,

> “en particular la referencia a un gran buque de pasajeros y a una embarcación de pesca.” (*ibíd.*)

Agregan los investigadores que estos tres elementos

> “apoyaban la opinión de que los derribos ocurrieron en las cercanías de dichos barcos.” (*ibíd.*)

En el siguiente párrafo apuntan lo siguiente:

> “Los relatos de testigos oculares obtenidos del *Majesty of the Seas* y del *Tri-Liner* se apoyaban mutuamente.” (*ibíd.*)

Y más adelante indican:

> “la posición del *Tri-Liner* con relación al *Majesty of the Seas* y la resultante estimación del emplazamiento de los derribos pudieron, por consiguiente, considerarse como las estimaciones de posición más fiables.” (*ibíd.*)

Tres elementos fundamentales: radiocomunicaciones, testigos de unos barcos, para ser más precisos, de un barco llamado *Majesty of the Seas* y de un supuesto barco pesquero que supuestamente se encontraría en la zona, y la combinación, la relación recíproca entre la ubicación de estos dos barcos calzada con las llamadas radiocomunicaciones, permitirían ubicar la estimación más fiable. Permítaseme señalar algunas cuestiones importantes con relación a esos tres datos. Como dije, estamos distribuyendo un documento que fue distribuido por la Misión Permanente de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas el 27 de febrero, repartido aquí, en esta ciudad de Nueva York, aquí en este edificio de las Naciones Unidas, con esta peculiar advertencia que acompaña a cada página al costado del documento. Dice así:

(*continúa en inglés*)

“*This is the authoritative version of these transcripts as of 12.00, 27th February 1996. Destroy all others*.”

(*continúa en español*)

Esta es la versión autorizada de las radiocomunicaciones y advierten que destruyan todas las otras.

Yo no sé si después o por qué también destruyeron ésta. Porque la que le entregaron a la OACI —y basta ver el informe de la OACI para comprobarlo— es una transcripción, se supone tan oficial como ésta de los Estados Unidos, pero a la que le faltan seis minutos, los seis minutos iniciales de las radiocomunicaciones, que están aquí, que estaban en febrero, desaparecen en mayo, cuando finalmente generosamente se la entregan al equipo de investigación. Y sucede que esos seis minutos tienen que ver precisamente con la ubicación de las avionetas que penetraron en el espacio territorial cubano y con la ubicación del barco *Majesty of the Seas*.

Se habla de testigos oculares del *Majesty of the Seas* y del *Tri-Liner*. Pero yo invito a los miembros del Consejo a examinar con cuidado el texto del informe. Sería incluso muy útil que pudieran examinar el texto de las actas literales de la reunión del Consejo de la OACI, donde además se abundó bastante en este dato al que me voy a referir ahora. En ninguna parte, ni del informe preliminar de mayo ni del informe definitivo de junio, se hace referencia a que el equipo de investigación haya entrevistado directa y personalmente a ningún testigo de esos dos barcos, ni del *Majesty of the Seas* ni del supuesto barco pesquero norteamericano supuestamente llamado *Tri-Liner*. Los investigadores dan cuenta de que cuando visitaron Miami en abril sí se reunieron con las personas que estaban a bordo de una de las aeronaves involucradas en el incidente. En la reunión del Consejo de la OACI, el Sr. Frostell, Jefe del equipo de investigación designado por la Secretaría, apuntó que ellos no habían hablado con ningún tripulante del barco *Tri-Liner* y que no habían visitado ese barco.

En consecuencia, la existencia misma del supuesto barco pesquero supuestamente llamado *Tri-Liner* no ha sido ni siquiera comprobada. Sin embargo, el informe usa, como en los párrafos de los que di cuenta hace un rato, las versiones de los llamados testigos oculares de ese barco pesquero para ubicarlo en relación con el barco *Majesty of the Seas*, cuya existencia nadie niega, para a partir de ahí estimar el emplazamiento en que pudo haber tenido lugar el derribo.

Para hacer las cosas todavía más obvias, como es tan evidente la situación cuestionable que enfrentaba el equipo de investigación tanto en esta página como en las conclusiones del informe, ellos dejan constancia de que tampoco pudieron comprobar de modo independiente dónde estaba el barco *Majesty of the Seas*.

Con relación al registro de comunicaciones, quiero señalar algo que también está en el informe y sobre lo que se abundó bastante en la reunión del Consejo de la OACI, que es que el misterio de este documento, lejos de aclararse a lo largo del esfuerzo investigador, se fue cuidadosamente complicando a lo largo de él. Esta es la versión de febrero. Lo que yo denominé la versión de mayo, en realidad no fue una grabación que hubiera sido entregada por los Estados Unidos a la Secretaría de la OACI, sino que, lo que ellos explican muy bien, fue la oportunidad que se les dio en el mes de mayo de escuchar, escuchar, lo que los Estados Unidos decían que era la grabación de esas radiocomunicaciones, que después fueron transcritas y que muestran claramente la diferencia con lo que antes habían transcrito y distribuido en febrero, es decir, de la cual eliminaron seis minutos, al margen de otras consideraciones de menor importancia de diferencias que se ven entre ambas versiones norteamericanas.

Pero está dicho en el informe que, por lo que respecta a Cuba, no sólo para el 30 de marzo les había entregado sus datos de radar, les había entregado sus radiocomunicaciones y facilitado el contacto con cuantos testigos quisieron entrevistar, sino que además, les entregamos la cinta original donde la parte cubana registró esas radiocomunicaciones y, además, les entregamos el equipo donde se colocó esa cinta para efectuar la grabación.

Ya estamos en el mes de julio. Terminó el proceso de investigación de la OACI; terminó la discusión en Montreal; está a punto de concluir el examen del asunto por el Consejo de Seguridad; y el equipo de investigación de la OACI no podría modificar lo que dijo en Montreal y lo que consta en el informe que es que, del lado norteamericano ellos sólo escucharon —escucharon— un casete que les fue colocado en un aparato para que ellos pudieran oírlo, siempre —siempre— en presencia de representantes del Gobierno de los Estados Unidos y lo que el informe denomina custodios del casete. Si tomamos en cuenta que, como está comprobado según los propios norteamericanos, lo que les permitieron escuchar en mayo implicaba una clara alteración de lo que ellos poseían en febrero, seis minutos borrados de esa transcripción, yo no veo por qué haya que tener mucha más confianza en otras partes de una versión que sólo se les permitió escuchar a los investigadores y cuya cinta original nunca fue entregada por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Las radiocomunicaciones tuvieron estas peripecias a las que acabo de aludir; los testigos, lo que ya he apuntado y que el propio informe recoge; los radares no pueden ser menos interesantes: el hecho de que dos meses después de haber ocurrido un incidente las autoridades norteamericanas no hubieran estado en condiciones de suministrar ninguno de los datos de ninguno de sus radares, todo esto a pesar de que, como lo señala el mismo informe, las autoridades de los Estados Unidos habían advertido desde el día anterior, dice el informe, desde el 23 de febrero, que el 24 se produciría un vuelo o unos vuelos que deberían ser adecuadamente registrados y documentados por todas sus instalaciones de radar.

En la página 52 del texto en español del informe, en el párrafo 2.2.2, se dice que en las primeras horas de la tarde del 13 de febrero —del 13 de febrero, 11 días antes— la Oficina de asuntos cubanos del Departamento de Estado envió una comunicación a la Oficina de aviación interna-

cional de la FAA —o sea, de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos— advirtiéndole que algo podría ocurrir con relación a estos vuelos y que debía estar alerta. El 23 de febrero, dice el siguiente párrafo, los diversos centros de control de comunicaciones de los Estados Unidos recibieron instrucciones, advertencias, de las autoridades para que documentaran adecuadamente unos vuelos que iban a tener lugar al día siguiente.

A pesar de eso, ninguna de estas instalaciones estuvo en condiciones de suministrar dato alguno para el 19 de abril, cuando la misión investigadora visitó los Estados Unidos, y, según el informe, todavía el 21 de mayo se estaban celebrando reuniones en Montreal entre representantes del Gobierno de los Estados Unidos y el equipo de investigación para ver si finalmente éste conseguía que le entregasen los datos aún pendientes. Busquen en la sección introductoria de este informe y verán cómo allí —voy a leer exactamente el párrafo— se dice:

> "Se solicitó información adicional, que las autoridades estadounidenses proporcionaron el 21 de mayo de 1996, con respecto a la misión de la aeronave Orion P-3 y los datos radar de la estación de control aéreo de la marina en Cayo Hueso, CARIBROC y el sector SEAD de la NORAD." (*S/1996/509, anexo, apéndice 2, apéndice B, página 3, párrafo 12)*

Más adelante en el informe van a explicar qué cosa fue exactamente lo que les suministraron con relación a los datos radar de la estación de control de la marina en Cayo Hueso. Lo que les suministraron fue una noticia: el 21 de mayo les dijeron que la instalación de Cayo Hueso había borrado sus datos del radar, los había eliminado, y que lo había hecho además a los 15 del incidente; es decir, alrededor del 6 de marzo, casi inmediatamente después de enterarse la gente de esa instalación de que habría una investigación y de que alguien vendría por ahí a pedir precisamente ese dato. No entiendo por qué incluso una información tan categórica como la eliminación de un dato tuvo que esperar hasta el 21 de mayo para ser conocida por el equipo de investigación. Tendrían que explicar los norteamericanos el nivel de rigor, de seriedad, del trabajo de sus agencias federales; que después de ser advertidas desde Washington que debían registrar un vuelo porque en ese vuelo podía haber un incidente, después de haberse producido el incidente nada más y nada menos que la estación más próxima al lugar de los hechos, la que estuvo involucrada en el incidente —porque ustedes verán en el informe cómo las avionetas deben pasar sobre Cayo Hueso y que existía la posibilidad de que aterrizaran incluso allí en un momento dado—, sencillamente haya eliminado esos datos; y que además, como también consta en el informe, ninguna información de radar norteamericana haya resultado útil para describir los minutos finales de aquel vuelo, es decir, los minutos finales del incidente.

Me parece que no resulta difícil percatarse del modo en que los Estados Unidos manejaron los datos y las informaciones que venían obligados a suministrar, el modo en que manipularon la información o la ocultaron, el modo en que adulteraron las comunicaciones radiales, el modo en que no facilitaron el contacto de los investigadores con los supuestos testigos del supuesto barco pesquero que supuestamente estaría por la zona, pero que nadie vio y con cuyos tripulantes nadie habló; todo ello para fundar la especie según la cual el incidente habría ocurrido en un lugar distinto de donde realmente ocurrió, es decir, para presentar las cosas como si se tratase de un derribo en aguas internacionales y no, como fue el caso, bien adentro del territorio de la República de Cuba.

Por otra parte, la representación de los Estados Unidos pretende insistir en el mismo esfuerzo de manipulación y de confusión en el supuesto carácter civil de las aeronaves involucradas. Tengo que hacer algunas precisiones a este respecto. No creo que haga falta abundar mucho en lo que para la propia OACI debe ser el criterio para definir el carácter civil o no de una aeronave. Como señala este documento de la Secretaría General de la OACI, preparado a petición de su Consejo precisamente para ayudar a la precisión de este asunto fundamental,

> "El uso de la aeronave en cuestión es el criterio determinante —repito: el uso de la aeronave en cuestión es el criterio determinante— y no otros factores por sí mismos tales como la matrícula y las marcas en la aeronave..."

Es decir que la primera cuestión que habría que definir es qué uso, qué función desempeñaban las aeronaves involucradas en el incidente del 24 de febrero, antes de pretender beneficiarlas con la legítima preocupación por la protección y el desarrollo de la aviación civil internacional como arbitrariamente insiste en hacer la parte norteamericana. Su función, su misión, nada tenían que ver con la transportación de pasajeros, de correspondencia o de carga; nada tenían que ver con la aviación civil internacional, y mucho con el abuso de la aviación civil internacional, mucho con la puesta en riesgo precisamente de las miles de aeronaves realmente civiles —la mayor parte de ellas norteamericanas— que tienen el derecho a navegar por esos espacios, que cuentan con toda la cooperación cubana para ello y que deberían contar con la atención de las autoridades

norteamericanas, que deberían estar preocupadas por la aviación civil de verdad, que deberían estar preocupadas porque en esa zona no se abuse de la aviación civil, porque son sus aeronaves las que más la emplean, son sus ciudadanos los que más vuelan por allí —centenares de miles de vuelos cada año, le digo a la Sra. Embajadora, todos ellos contando con la cooperación técnica, la ayuda técnica, de las autoridades cubanas—, y jamás, jamás ha ocurrido un solo incidente que haya involucrado a ninguna aeronave civil norteamericana de los centenares que diariamente pasan por esos corredores que unen a Cuba con los Estados Unidos.

Debería ser la principal preocupación del Gobierno de los Estados Unidos —debería serlo en estos tiempos especialmente, pero en todos los tiempos debió haberlo sido— velar porque realmente nada viole, nada ponga en peligro, nada altere la comunicación aérea internacional verdaderamente civil en esa zona tan próxima al territorio norteamericano.

Eso en cuanto a la misión de las aeronaves, pero se trata además de lo siguiente. Todos los aparatos empleados por el grupo responsable de los vuelos del 24 de febrero, todos ellos son de un determinado modelo: el modelo conocido como Cessna 337, pero que cualquier persona que se aproxime aunque sea ligeramente al tema de la aviación sabe que da la casualidad de que ese modelo de Cessna, y no otro, tiene un doble carácter, civil y militar. Si ustedes o cualquier persona interesada en la aviación revisan el *Jane's All the World's Aircraft*, que es un material bastante común, pueden encontrar ahí, en cualquiera de sus ediciones, la descripción del Cessna modelo 337 o, según se le designa por la USAF —o sea, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos— modelo O2. O sea, es el Cessna 337 cuando lo usa alguien para transportar pasajeros, para llevar carga o correspondencia; y O2 cuando lo usa el ejército norteamericano en Vietnam, cuando lo emplea como lo hizo en Centroamérica. Es decir, es un avión que está diseñado, concebido, también para tareas, para misiones de tipo militar. En cualquier manual de aviación militar norteamericano se puede encontrar la misma descripción: nuevamente en ninguna parte se refieren al O2 como a un avión civil sino como uno de los modelos que se emplean para algunas tareas militares y han sido así empleados por los Estados Unidos. La misión que cumplían era ajena a la aviación civil internacional; el equipo que utilizaban da la casualidad que además puede tener uso militar según los propios manuales norteamericanos.

Pero además de eso hay otras cosas. Hace ya tres años, e incluso antes —esto es del año 1992, y esto de 1993—, en la ciudad de Miami una congresista norteamericana de aquel Estado organizó una gran campaña pidiéndole al Pentágono que le facilitase algunos Cessna 337, u O2, para el grupo que participó en el incidente del 24 de febrero. Esta señora fue bastante activa, bastante explícita, hizo muchas declaraciones, muchas gestiones. Al parecer tuvo éxito, porque en julio 19 de aquel año el *Miami Herald*, en su página editorial, publicó este reportaje, no escrito por un periodista cualquiera sino por el Sr. David Lawrence, que es el editor del *Miami Herald*.

¿Qué nos cuenta en esta crónica el Sr. Lawrence?: nos habla sobre un paseo que él dio con el grupo llamado Hermanos al Rescate, que es el grupo de marras. Y como buen periodista acompaña su crónica con algunas fotos, entre ellas las del avión que utilizó. Aquí se puede ver con más precisión: es el N2432S, y aquí se ve claramente, en el ala, cuatro letras, U, S, A, F. Es decir que, efectivamente, no sólo es un tipo de avión que han usado los militares; no sólo, como dice esta señora, tenían varios disponibles en aeropuertos de Florida después que había terminado el conflicto en Centroamérica, sino que el Sr. David Lawrence Jr. viajó en uno, y aquí está su marca: N2432S, al que todavía no le habían borrado la marca de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América.

Ese es un caso. Este es otro caso: este avión, hoy 26 de julio, a las 16.25, está en el aeropuerto de Opa Locka, en la ciudad de Miami, sigue teniendo las insignias de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, sigue perteneciendo al grupo llamado Hermanos al Rescate y a lo mejor participa mañana, pasado mañana, cualquier día, en cualquiera de las misiones de este grupo.

Esto que digo yo lo reconoció el 26 de junio de 1996, en la sesión del Consejo de la OACI el Sr. Frostell, quien dijo que, "efectivamente, ese avión que usted ha enseñado está todavía en Opa Locka, todavía tiene las insignias de los Estados Unidos" —y es verdad que la "F" está un poco pálida, parece que está empezando a borrarse, pero todavía se puede ver. Sigue siendo del grupo Hermanos al Rescate y en cualquier momento puede ser utilizado para las provocaciones contra Cuba.

No sé si ustedes recuerdan situaciones anteriores en que este Consejo, o algún otro organismo internacional, haya examinado algunos incidentes relacionados con la aviación civil internacional. Pero sí puedo afirmar que en ningún otro caso lo que ha estado delante de la comunidad internacional han sido actividades premeditadamente llevadas a cabo por una organización que no se dedica a la aviación civil sino que se dedica a otras tareas que son

ilegítimas, que no sólo constituyen una violación del derecho internacional por la violación de la soberanía cubana o de las regulaciones norteamericanas sino porque además se relacionan con crímenes muy serios contra el pueblo de Cuba.

Cuba tiene una larga experiencia bregando con acciones realizadas contra nuestro país, contra nuestro pueblo, desde el territorio de los Estados Unidos por aeronaves de pequeña dimensión: con avionetas que se han incendiado campos de caña cubanos; desde avionetas se han atacado ciudades cubanas; desde avionetas se han regado explosivos; con avionetas se han organizado sabotajes; con avionetas se han introducido en nuestro país sustancias biológicas; con avionetas como éstas, de este grupo, se han planeado y se planean acciones de sabotaje contra instalaciones de la República de Cuba.

Veamos a este respecto lo que señala el informe en las páginas 84 y 85 de la versión española. Ahí se da cuenta de los contactos entre las autoridades de los Estados Unidos y el Sr. Juan Pablo Roque, quien, según explican ellos, estuvo vinculado al FBI, al *Federal Bureau of Investigation,* y trabajó con ellos suministrándoles informaciones desde el verano de 1993 hasta noviembre de 1995. El FBI —es lógico, es presumible que lo haga— tiene informantes en diversos lugares, entre otros, tenía en este grupo. Debe tener otros más, me imagino, ahora también: la información debe sobrarle. Esta persona les estuvo suministrando informaciones sobre el grupo al cual pertenecía, y voy a leer lo que dice el informe del grupo investigador que, como está entre comillas, debo suponer que es una información entregada por el FBI al equipo de investigación.

Dice así:

> "Doce de los contactos se referían a Hermanos al Rescate. Estos informes comprendían discusiones sobre posibles planes de ingresar armas en Cuba por contrabando o desde el aire, y otros planes para violar el espacio aéreo cubano." (*S/1996/509, anexo, apéndice 2, apéndice B, pág. 85, párr. 2.6.9*)

En la exposición que acabamos de escuchar se vuelve a dar una versión que trata de sugerir en las mentes de quienes escuchan que se trata en este caso de un hecho fortuito, accidental, sorprendente, sin raíces, sin antecedentes, y respecto del cual el Gobierno de los Estados Unidos había estado tomando algunas medidas desde antes de febrero, al tener algunos antecedentes de posibles violaciones, según dicen ellos.

Algo de esto dice el informe del equipo de investigación. Pero hay mucho más que, cuidadosamente, se trata de mantener oculto. Este es un documento también norteamericano, de 5 de julio de este año. No lo tengo completo porque es un documento sumamente voluminoso, de miles de páginas. Es el proceso ante la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB), esa entidad que todos vemos mencionada frecuentemente en la prensa, que el 5 de julio examinó la cuestión a la que la Embajadora Albright ha hecho referencia. Ella mencionó que se le había suspendido la licencia a un piloto. La suspensión originalmente era definitiva y ha sido reducida a un plazo de 150 días, es decir, si no hay un cambio en la actitud norteamericana, para octubre esa persona puede estar volando nuevamente.

El viernes 5 de julio, a las 20.35 horas, esa Junta se reunió ante un juez administrativo de la Junta para considerar la cuestión de la suspensión de la licencia al Sr. Basulto. Curiosamente, en esta misma sesión el Sr. Basulto pareció adelantarse a la Embajadora de los Estados Unidos haciendo algunas observaciones que me parecen muy pertinentes. Los Estados Unidos presentan su gran, heroica, vigorosa acción de suspender la licencia a un piloto como ejemplo de esfuerzo enérgico para hacer aplicar sus leyes.

En la página 1785 de este documento, el Sr. Basulto, él mismo, apuntó a mostrar la inconsecuencia de la administración norteamericana. Señaló que le estaban suspendiendo la licencia 82 días después del 24 de febrero y que, durante esos 82 días, él había estado volando y no le habían hecho absolutamente nada. Mencionó, además, que en el alegato de la administración para suspenderle la licencia se habla de otro incidente, el único que los norteamericanos aceptan reconocer y mencionan, como mencionaron en una versión anterior del proyecto de resolución que a lo mejor ustedes aprueban dentro de un rato, un avión, una aeronave que había penetrado en Cuba el 13 de julio de 1995. Todo el mundo sabe que eso es mentira. Todo el mundo sabe que ese es un modo realmente inaceptable de burlarse del género humano, de burlarse incluso del Consejo de Seguridad, cuando aquí se le trae un texto que aludía a un avión en julio de 1995, por la sencilla razón de que lo que ocurrió ese día fue público. Como explica Basulto aquí en estas vistas, fue anunciado durante muchos meses, fue cubierto por la televisión norteamericana y, como dice él: "A mí me acusan de eso, pero hubo otros ocho aviones que volaron conmigo ese mismo día". Ese es un detalle de interés que encontré en estas vistas del 5 de julio, pero hay otros que me parece que vale la pena que el Consejo tome en cuenta, ya que se habla de las medidas tomadas anteriormente por los Estados Unidos.

Hay un inspector norteamericano, el Sr. Charles Smith, supervisor a cargo de la Oficina de distrito de normas de vuelo (FSVO) de la Administración Federal de Aviación (FAA) en Miami, que habla de reuniones que él sostuvo en 1992, 1993, 1994 y, por supuesto, también en 1996, con estas personas de este grupo para tratar de convencerlas de que no violasen ni el derecho internacional ni las regulaciones norteamericanas, para advertirles que estaban cometiendo transgresiones que podían y debían ser castigadas.

Dice la Embajadora de los Estados Unidos que antes del 24 de febrero se hicieron gestiones. Quizás algunos inspectores, algunas autoridades locales con sentido de responsabilidad, conscientes de que con esas violaciones también se amenazaba la seguridad de los viajeros norteamericanos, se preocuparon por hablar con estos individuos. ¿Qué dice el Sr. Smith? Que recibió en julio de 1995, ante esa violación que era pública, notoria y anticipada, una simple respuesta del jefe del grupo, muy explícita, que él tenía que hacer lo que tenía que hacer y lo hizo. El Sr. Smith interpretó eso, por supuesto, como que aquél conscientemente iba a ignorar las regulaciones, iba a violar el espacio aéreo cubano. Un hombre que ha estado durante tantos años siendo advertido, que ha conversado con tantas autoridades de los Estados Unidos, no tiene por qué pensar, por qué sospechar que algún día le vayan a aplicar sanción alguna.

En las páginas 1839 y 1840 aparece el testimonio del Sr. William Schultz, uno de los integrantes del grupo Hermanos al Rescate. El Sr. Schultz, hablando ante el juez administrativo de la NTSB de los Estados Unidos dice que él también violó el espacio aéreo cubano y sobrevoló la ciudad de La Habana el 13 de julio. Dice, además, que con él en su aeronave llevó a un periodista del Canal 10 de Miami y a un camarógrafo. Agrega que no fue acusado de ninguna violación por la FAA. Después explica que, además, al llegar a Miami vio en la televisión a varios aviones, entre ellos el de él, sobrevolando La Habana, evidentemente dentro del territorio de las 12 millas, porque era físicamente sobre la capital de la República de Cuba. Pero se ha llegado a la falta de respeto por la verdad. No lo vi en el texto, me parece que ya es el final; lo han cambiado varias veces. Pero en una versión anterior, hasta ayer, ha habido un proyecto norteamericano que decía, daba como un dato, que un avión había penetrado en Cuba el 13 de julio, a pesar de que saben que fueron por lo menos ocho y los propios pilotos de esos ocho aviones se lo han dicho. Lo usan incluso cuando apelan contra la injusticia que se comete contra el Sr. Basulto, y no les falta razón. ¿Por qué quitarle la licencia a un señor sencillamente para poder decirlo en el Consejo de Seguridad? La política no es impedir eso, la política no es prohibir eso; la política es propiciar eso, alentarlo, estimularlo.

Ya hablé del paseo que dio el editor del *Miami Herald*, pero ¿qué decir del paseo que dio el Embajador Dennis Hays? ¿Quién es Dennis Hays? No sé si era Embajador o estaba en el proceso de ser confirmado por el Senado de los Estados Unidos. Y allí, el 8 de mayo de este año, ante la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado de los Estados Unidos, donde están considerando su posible confirmación como Embajador de algún país del Caribe, el Senador Christopher Dodd, persona bien conocida en la política norteamericana, un hombre político culto e informado que quizá siga la prensa de Miami, expresó su alarma ante informaciones que él tenía según las cuales este Sr. Dennis Hays —que fue hasta el verano del año pasado Director de la Oficina de Asuntos Cubanos del Departamento de Estado— también volaba con Hermanos al Rescate. También había sido tripulante de esas avionetas siendo Director de la Oficina de Asuntos Cubanos, y se lo pregunta allí, ante el Senado, en algo que me imagino que debe ser considerado con algún nivel de seriedad por la parte norteamericana.

Pregunta finalmente después de una explicación pormenorizada el Senador Dodd:

(*continúa en inglés*)

“¿Did you ever fly with Brothers to the Rescue?”

(*continúa en español*)

“¿Alguna vez voló con Hermanos al Rescate?”

El Sr. Hays responde:

(*continúa en inglés*)

“Sí, señor, yo lo hice en 1993 y 1994. Mi predecesor también lo hizo en similares circunstancias.”

(*continúa en español*)

Es una tradición. Al Sr. Hays lo nombran Director de la Oficina de Asuntos Cubanos y entre sus tareas estaba acompañar también a aviones que a lo mejor llevan las insignias norteamericanas, que a lo mejor van a violar el espacio aéreo cubano, que a lo mejor van a hacer un sabotaje. ¿De verdad creen los Estados Unidos que pueden convencer a nadie de que ellos han hecho absolutamente

algo para desestimular o para impedir estas cosas? No, Cuba no acusa a las víctimas, no convierte en culpables a las víctimas, porque el culpable principal es el Gobierno de los Estados Unidos de América. El responsable principal es la Administración que ha sido incapaz, no ya solamente de cumplir con el derecho internacional, una obligación que debería sentir que tiene, sino ni siquiera de hacer valer, de hacer respetar sus propias regulaciones, sus propias normas de aviación.

En este documento presentado, que da cuenta de la discusión entre el juez administrativo de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB), hay una descripción muy precisa que complementa la sobria alusión del informe del equipo investigador de que los Estados Unidos esperaban un incidente el 23 de febrero. No solamente hubo esa indicación del día 13 —ante este juez norteamericano ofrecen testimonio diversos funcionarios de la aviación civil de los Estados Unidos— sino que hubo antecedentes un poco más antiguos. Uno de estos funcionarios, el Sr. Houlihan, en la página 1796, refiere que una semana antes del 24 de febrero, una semana antes, es decir, el día 17 de febrero, fue convocado a una reunión en la cual le advirtieron que el 24 de febrero, es decir, una semana después, el Sr. Basulto y otros pilotos de la organización llamada Hermanos al Rescate volarían hacia Cuba con la finalidad de crear un hecho político. Una semana antes, 17 de febrero.

Se la repiten después el 23 de febrero, y el 24 de febrero, a las 7.45, le ratifican que se va a producir ese vuelo con esa finalidad. ¿Realmente son tan inocentes las autoridades norteamericanas? ¿Realmente tienen autoridad moral para presentarse como los celosos defensores del derecho, los preocupados por la vida ajena, los activos promotores de la seguridad en la aviación internacional, los que tienen autoridad para darle consejos a nadie sobre cómo comportarse con relación a estos incidentes posibles? ¿O son la autoridad responsable de que ese incidente haya tenido lugar? Lo sabían desde antes, una semana antes por lo menos se lo informan al Sr. Houlihan, lo reiteran la víspera y lo saben a todo lo largo del incidente.

Permítaseme invitarlos a que busquen la página 5 de este informe. Es un informe voluminoso y no es fácil de leer completo, pero la página 5 está muy al comienzo de él. Es el primer mapa que aparece en ese informe. Es un mapa de los Estados Unidos, hecho con información norteamericana. Sencillamente tiene la Península de Florida, el Estrecho de Florida, la silueta de la República de Cuba y dos líneas básicamente. Una es la ruta planificada, los aviones hubieran descendido en esta forma por el este de la Península de Florida hasta llegar frente al centro de Cuba y después se hubieran movido hacia el oeste para regresar hacia Cayo Hueso. Esa fue la ruta planificada. La ruta para la cual se les dio autorización a despegar desde Opa Locka el 24 de febrero.

Esta otra línea es la ruta real, la que siguieron realmente. No tiene nada que ver con la autorizada, en lugar de descender por la costa este de Florida, atraviesan la Península de Florida hacia la altura de Cayo Hueso y desde ahí se mueven hacia el sur, se mueven al oeste —todo esto dentro de la región de control aéreo norteamericano— y después se lanzan en línea recta sobre la capital de la República de Cuba. Repito, las dos líneas son norteamericanas, son los datos de ellos. El permiso que pidieron y lo que hicieron realmente. Colocan aquí algunos datos temporales. A las 13.15 es el momento en que despegan de Opa Locka; a las 14.55 están llegando casi al paralelo 24, falta un poco más todavía, han decursado una hora y 45 minutos, una hora y 45 minutos, tres cuartas partes del tiempo que demoró todo el incidente, desde el despegue en Opa Locka hasta el derribo de las avionetas y el regreso de la tercera de ellas. Tres cuartas partes del tiempo, una hora y 45 minutos, ¿dónde? ¿Sobre territorio cubano, sobre la zona de control aéreo cubano o sobre el territorio de los Estados Unidos de América y la zona de control aéreo de los Estados Unidos de América?

¿Qué hicieron los Estados Unidos para evitar que se produjera un incidente o que se produjera el desarrollo completo del incidente? Porque aquí hay una violación, como puede ver la distinguida Embajadora de los Estados Unidos, desde el momento del despegue se está ignorando el plan de vuelo autorizado.

Se lo ignora a todo lo largo del vuelo. Se lo ignora durante una hora y cuarenta y cinco minutos, y los expertos en manuales de interceptación, los que más conocen, los que pontifican, los que aconsejan al resto del mundo sobre qué mecanismo utilizar para pacíficamente, suavemente, evitar incidentes, ¿por qué se cruzaron de brazos? ¿Dónde está la comunicación radial de cualquiera de esas autoridades vertida por ellos mismos? ¿Dónde está? ¿Qué dijo Opa Locka? ¿Qué dijo Miami? ¿Qué dijo Cayo Hueso? ¿Dónde están sus advertencias a esos aviones? ¿Dónde está el señalamiento de que deben regresar o de que deben aterrizar o de que deben volar por donde tenían permiso? ¿No se le ocurre pensar a la distinguida Embajadora de los Estados Unidos, que al estar volando sin autorización por un lugar donde no han sido autorizados a hacerlo podían poner en peligro la vida de cualquier

norteamericano que estuviese utilizando ese mismo espacio aéreo debidamente? ¿No se le ha ocurrido pensar que durante una hora y tres cuartos estas personas estuvieron ignorando a todas las autoridades norteamericanas que estaban vigilantes, advertidas, documentando, —¿para qué?— para dejarlos dirigirse directamente sobre la capital de la República de Cuba, para después decir que esos datos tan precisos que tenían terminaban aquí, que los últimos minutos o los borraron o desaparecieron o no pudieron sus medios sofisticados de tecnología precisar lo que había sido la etapa final de estos vuelos.

Pero en la etapa inicial lo conocían perfectamente y, habiéndose preparado de antemano, no sólo no hicieron absolutamente nada sino que casi da la impresión de que estaban esperando con los brazos cruzados —y los radares apagados, por cierto—, a que ocurriera el incidente anunciado para convertirse en los grandes campeones ante el Consejo de Seguridad del derecho internacional, de la aviación civil y de los principios de humanidad.

Los Estados Unidos ocultaron datos, falsificaron pruebas e impidieron el análisis y, además, trataron de hacer más difícil —empleando procedimientos realmente lamentables—, el examen de este tema en el Consejo de Seguridad.

Ahora los miembros del Consejo tienen ante sí un proyecto de resolución que haría, por su primer párrafo de la parte dispositiva, que endosaran las conclusiones del informe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la resolución aprobada por la OACI. Es decir, que endosaran, hicieran suyas, unas conclusiones que el Consejo de la OACI rehusó hacer suyas; que aprobaran las conclusiones de un informe y al mismo tiempo la resolución del órgano capacitado que analizó ese informe y desestimó la propuesta, reiterada por algunos, de que hiciera suyo el mismo. Y la desestimó por la enorme cantidad de incongruencias, de contradicciones y de lagunas que ese informe tiene.

Se les pediría, por el párrafo 5 de la parte dispositiva del proyecto de resolución, que reafirmaran el principio de que

> “cada Estado adoptará las medidas apropiadas para prohibir la utilización deliberada de cualquier aeronave civil ...” (*S/1996/596, párr. 5*)

El autor es los Estados Unidos. ¿Qué seriedad tiene, realmente, que el Consejo de Seguridad acepte esta formulación de un Estado que, obviamente, no ha adoptado absolutamente medida alguna para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles en contra del Convenio de Chicago? ¿Cuáles son las medidas apropiadas? ¿Que los miembros del Consejo también faciliten aviones militares a personas que vayan a violar la aviación civil? ¿Que designen embajadores viajeros acompañantes de los provocadores? ¿Que toleren, permitan, promuevan, azucen, estas actividades? ¿Con qué moral pueden los Estados Unidos hablar de algo que no se cansan de violar sistemáticamente todos los días?

Y en el párrafo 7 se insta

> “a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que ratifiquen a la brevedad posible el Protocolo por el que se incorpora el artículo 3 *bis* al Convenio de Chicago ...” (*S/1996/596, párr. 7*)

¿Lo van a hacer los Estados Unidos? ¿Van a dar el ejemplo? ¿Ya están dando los pasos para ratificar ese Protocolo? Porque son el autor único de este proyecto de resolución, así que hay que suponer que quien exhorta, quien pide que todo el mundo lo haga, está en disposición de hacerlo. A lo mejor, eso es posible. Pero el final del párrafo realmente ya es una broma de mal gusto:

> “y a que cumplan todas las disposiciones de ese artículo en espera de la entrada en vigor del Protocolo.” (*Ibíd.*)

¿De verdad los Estados Unidos aplican todas las disposiciones del artículo 3 *bis*? ¿De verdad han aplicado alguna vez algo de ese artículo? ¿Lo van a hacer ahora? ¿Van a cambiar de política? ¿Van a tomar medidas de verdad para prohibir el uso deliberado de aviones que los Estados Unidos registran como civiles pero que se dedican a violar las normas de la aviación civil internacional?

Quiero decir lo siguiente: yo sé que algunas delegaciones —no todas, porque aquí son varios los Estados que no han ratificado ese artículo—, pero algunas delegaciones de Estados miembros del Consejo le otorgan una gran importancia a este punto. La República de Cuba se propone darles a todos la posibilidad de demostrar la adhesión al artículo 3 *bis* de verdad y no sólo retóricamente. La República de Cuba se propone —y está haciendo ya los trámites pertinentes—, solicitar al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que en su próximo período de sesiones analice los problemas relacionados con el abuso de la aviación civil en nuestra región, con el uso indebido de aviones matriculados como civiles en los Estados Unidos para contravenir el Convenio de

Chicago. Esperamos que el Consejo de la OACI acepte discutir este tema, que sería el análisis de las condiciones necesarias para que se puedan cumplir las disposiciones de este artículo en un lugar concreto del mundo. Esperamos que todos los Estados que defienden el artículo 3 *bis*, que se interesan por su puesta en vigor, cooperen con nosotros para hacer que este artículo —y sus justos propósitos— sea aplicado realmente en la práctica y no simplemente que pueda ser utilizado para que demagógicamente un Estado que ni lo ha ratificado ni lo cumple ni lo respeta pretenda presentarse como el exhortador de otros para que se sumen a su aceptación. Próximamente, les repito, el Consejo de la OACI deberá considerar específicamente, a solicitud de Cuba, esta cuestión crucial del uso indebido de la aviación civil en esa región que nos une y nos separa, específicamente las violaciones de la aviación civil internacional y de sus normas que, dicho sea de paso, no sólo implican violaciones a la soberanía de la República de Cuba —que eso puede ser que no le interese a la delegación de los Estados Unidos—, sino que implican también poner en riesgo a los ciudadanos de los Estados Unidos que son la mayoría de los usuarios de los corredores aéreos internacionales que pasan sobre la República de Cuba, a las aeronaves norteamericanas que son la mayoría de las que sobrevuelan Cuba, a los pasajeros de los Estados Unidos que son la mayoría de los que viajan en las empresas aéreas que sobrevuelan el territorio de la República de Cuba.

El Consejo de la OACI hace un mes examinó esta cuestión y adoptó la decisión que está contenida en su resolución. Recuerdo vivamente el momento en que comenzó el análisis de este tema, cuando escuché al representante de su propio país, Señor Presidente —el representante de Francia ante la OACI—, llamar la atención sobre el hecho de que independientemente del tema específico que debía considerar la OACI en aquel momento, o más allá de él, lo que estaba ante el Consejo de la OACI era ante todo una cuestión de prestigio y credibilidad para la OACI. Este tema, que presentó inicialmente en la discusión el representante de su país, fue reiterado numerosas veces por la mayoría de los miembros del Consejo de la OACI. Lamento que las actas literales textuales de todo lo que allí se dijo no estén al alcance de los miembros, o que no se hayan hecho gestiones para que estén al alcance de ellos. Mi delegación, por supuesto, está en la mejor disposición de facilitarle a quien le interese ver toda la verdad de Montreal la posibilidad de leer las que nosotros, por supuesto, sí poseemos.

Al final, el 27 de junio, creo yo, el Consejo de la OACI —y lo dije allí— logró salvar su prestigio, logró que su credibilidad no fuera lesionada con los intentos manipuladores a los que tuvo que enfrentarse. Les toca a ustedes ahora, señores, actuar; les toca a ustedes ahora responder por el prestigio y la credibilidad de este órgano.

El Presidente (*interpretación del francés*): Doy las gracias al Presidente de la Asamblea Nacional del Poder Popular de la República de Cuba por las amables palabras que me ha dirigido.

El siguiente orador inscrito en mi lista es el representante de Colombia. Lo invito a tomar asiento a la mesa del Consejo y a formular su declaración.

Sr. García (Colombia): Señor Presidente: Quisiera en primer lugar expresar nuestra satisfacción al verlo presidir esta sesión del Consejo y por la Presidencia ejercida a lo largo del mes de julio.

La intención que anima a mi delegación a participar en este debate es que se evite en el futuro la ocurrencia de incidentes como el que fue objeto de la resolución del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como los hechos que lo rodearon.

Creemos que dichos incidentes y hechos exigen que la comunidad internacional reflexione sobre las causas que los propiciaron —o, lo que es más relevante, las que pudieran ocasionar nuevos incidentes— para evitar actitudes simplemente recriminatorias que no se compadezcan con la responsabilidad que tienen todos los Estados de evitarlos.

Mi delegación desea expresar su reconocimiento al Consejo de la OACI por sus esfuerzos para convenir una resolución mesurada, alentada por el propósito constructivo de convocar al conjunto de los Estados sobre la necesidad de respetar los preceptos internacionales sobre la aviación civil.

En ese sentido, queremos destacar por su pertinencia los párrafos 2 y 3 de la parte dispositiva de la resolución del Consejo de la OACI del 27 de junio de 1996, señalando que se trata de principios concomitantes que están entrelazados de manera ineludible. Es tan relevante el principio de que los Estados deben abstenerse de utilizar armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo como el que establece que los Estados deberán tomar medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en esos Estados para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, preocupada como está la comunidad internacional por evitar nuevos incidentes trágicos, desde un punto de vista preventivo y práctico es de

la mayor urgencia el respeto del segundo de estos principios, de forma tal que la soberanía de los Estados no se vea afectada por actos contrarios al Convenio y a los principios de la Carta de las Naciones Unidas.

Mi delegación considera que el Consejo de Seguridad podría aprovechar el estudio del tema que nos ocupa para reiterar enfáticamente el compromiso de las Naciones Unidas con la inviolabilidad de la soberanía de los Estados y del derecho a la vida de las personas.

En cuanto al proyecto de resolución bajo consideración, lamentamos que no contenga las enmiendas propuestas por el *caucus* de los miembros del Movimiento de los Países No Alineados que hacen parte del Consejo de Seguridad. Igualmente, no encontramos justificación para que el Consejo de Seguridad se mantenga abocado indefinidamente al tema que hoy se trata, y de ser esa la decisión creemos que debe hacerlo tomando en consideración los múltiples elementos que determinaron los incidentes, sin discriminar contra hechos que pudieron antecederlos o seguirlos.

Finalmente, mi delegación desea reiterar la necesidad de que todos los Estados respeten y acojan los principios y normas del Convenio de Chicago.

El Presidente (*interpretación del francés*): Doy las gracias al representante de Colombia por las amables palabras que me ha dirigido.

El siguiente orador inscrito en mi lista es el representante de la República Democrática Popular Lao. Lo invito a tomar asiento a la mesa del Consejo y a formular su declaración.

Sr. Kittikhoun (República Democrática Popular Lao) (*interpretación del francés*): Señor Presidente: Al igual que otros oradores, me permito ante todo felicitarlo por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad para el mes de julio. Consciente de su talento y de su amplia experiencia en las cuestiones internacionales, estoy convencido de que los trabajos del Consejo llegarán a buen puerto. Asimismo, deseo felicitar al Representante Permanente de Egipto por la excelente labor que llevó a cabo en la dirección de los asuntos del Consejo durante el mes anterior. La delegación lao desea también agradecer sinceramente a todos los miembros del Consejo el hecho de que hayan accedido a su petición de participar en este importante debate sobre la cuestión que estamos examinando.

Por nota de su Ministerio de Relaciones Exteriores del 26 de febrero de 1996, el Gobierno de Cuba informó al mundo de que el 24 de febrero de 1996, entre las 15.21 y las 15.28 horas, dos aviones Cessna que habían despegado de Florida fueron derribados por aviones de la Fuerza Aérea Cubana porque violaban una vez más el espacio aéreo correspondiente a las aguas territoriales cubanas, a una distancia de ocho a 12 kilómetros al norte de la playa de Baracoa, al oeste de La Habana. Por la misma nota, el Gobierno cubano informó también que anteriormente, entre las 10.15 y las 11.27 horas, tres aviones de la misma marca habían violado el espacio aéreo y las aguas territoriales de Cuba. Un avión de la Fuerza Aérea Cubana se había dirigido hacia ellos, obligándolos con su presencia a dejar esos lugares. Los aviones en cuestión se habían dirigido luego hacia el norte. Siempre según Cuba, a las 13.21 horas uno de los aviones se dirigió nuevamente hacia Cuba a pesar de que el centro de control de área de La Habana le advirtiera que se exponía a grandes riesgos si se decidía a incursionar en esa zona. Además de las violaciones del espacio aéreo y de las aguas territoriales, Cuba mencionaba la introducción a su territorio por grupos de origen cubano basados en la Florida de armas y explosivos, así como el envío de comandos para sembrar la violencia en diversas regiones del país. En resumen, esas violaciones fueron cometidas en numerosas oportunidades pese a que los responsables habían sido advertidos muchas veces de que la paciencia cubana tenía sus límites y de que no se tolerarían más esas incursiones.

Según las autoridades cubanas, en esta forma se agotaron todos los medios de disuasión susceptibles de prevenir acciones de este tipo, y es por ello que su Gobierno decidió poner fin a los vuelos que atentaban contra la soberanía de Cuba y ponían en peligro la vida de sus ciudadanos.

Mi país, la República Democrática Popular Lao, ha seguido muy de cerca este desgraciado incidente. Escuchamos con atención las explicaciones aportadas por el Gobierno cubano a la comunidad internacional. Lamentamos profundamente la pérdida de vidas humanas resultante y deseamos sinceramente que ello no ocurra nunca más.

El mundo sabe que la cuestión que nos ocupa no es para nada simple. Por el contrario, es delicada y eminentemente compleja. De todos modos, estamos convencidos de que cualquier país o Estado soberano tiene en todo momento el deber y el derecho sagrado de defender su independencia y su integridad territorial si entiende que están amenazadas o son violadas. Es la práctica simple y más elemental del derecho internacional. No obstante, y

habida cuenta de que todavía no se ha aclarado una multitud de interrogantes de orden técnico —y digo bien: una multitud—, creemos que no ha llegado aún el momento de pronunciarse sobre el fondo de la cuestión, el de saber quién es el responsable de este incidente, cómo tuvo lugar y por qué.

A juicio de nuestra delegación, este malhadado incidente es sólo un triste reflejo de las relaciones difíciles que desde hace más de tres decenios existen entre la República de Cuba y los Estados Unidos de América. Parece que ninguno de los dos países ha agotado todavía todos los medios disponibles a fin de intentar lograr la solución de sus problemas. En esas relaciones parece predominar generalmente la falta de confianza mutua. La comunidad internacional no puede dejar de inquietarse por esta situación que no beneficia a ninguna de las partes y que, por el contrario, va contra los intereses legítimos de ambos pueblos.

Es cierto que —como dijimos antes— la cuestión sometida a nuestra consideración es muy compleja, pero también sabemos que no es insoluble. Si existe una verdadera voluntad política de las partes en el conflicto no cabe duda de que se llegará a la meta perseguida. Desde este punto de vista la República Democrática Popular Lao, fiel a su política de paz, de independencia, de amistad y de cooperación con todos los países del mundo, formula un llamamiento a las dos partes —la República de Cuba y los Estados Unidos de América— para que den prueba de gran sabiduría, se esfuercen por mejorar sus relaciones bilaterales y se dediquen a resolver sus diferencias por la vía pacífica, lo que contribuirá a la preservación de la paz y a la promoción de la cooperación, tanto en esa región como en el resto del mundo.

Esta es la opinión que mi delegación desea plantear al Consejo con motivo de este desgraciado incidente.

El Presidente (*interpretación del francés*): Doy las gracias al representante de la República Democrática Popular Lao por las amables palabras que me ha dirigido.

El siguiente orador inscrito en mi lista es el representante de Viet Nam, a quien invito a tomar asiento a la mesa del Consejo y a formular su declaración.

Sr. Ngo Quang Xuan (Viet Nam) (*interpretación del francés*): Señor Presidente: Deseo ante todo felicitarlo y darle las gracias por haber convocado esta sesión, que nuestra delegación considera muy importante.

(*continúa en inglés*)

En lo que se refiere al tema que examinamos, mi delegación desea reafirmar que en nuestra condición de Estado Miembro de las Naciones Unidas siempre hemos puesto énfasis en los principios más fundamentales de nuestra Organización, es decir, el respeto de la independencia nacional, la soberanía y la integridad territorial de todos los países, y en la necesidad de acatar los principios de la no intervención y la no injerencia en los asuntos internos de otros países, sean ellos grandes o pequeños.

Por ser un país no alineado y un buen amigo de Cuba, Viet Nam apoya la política exterior que aplica el Gobierno de Cuba, de conformidad con los principios del respeto a la paz, la amistad, la independencia nacional, la soberanía, la integridad territorial, la no intervención y la no injerencia en los asuntos internos de otros países. En este sentido, mi delegación apoya plenamente los esfuerzos en curso de la comunidad internacional, incluidos los desplegados por los países no alineados, con miras a preservar los principios previamente mencionados.

El Presidente (*interpretación del francés*): Entiendo que el Consejo está dispuesto a proceder a la votación del proyecto de resolución que tiene ante sí. A menos que escuche objeciones, someteré a votación el proyecto de resolución.

No habiendo objeciones, así queda acordado.

En primer lugar, daré la palabra a los miembros del Consejo que deseen formular una declaración antes de la votación.

Sir John Weston (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) (*interpretación del inglés*): Debo decir que, al escuchar esta tarde al representante de Cuba, me preguntaba si estaba escuchando algo extraído de *Alicia en el País de las Maravillas*, donde todo se encuentra en desorden y al revés, lo que podríamos llamar el país de las maravillas o del espejo. Pensé que era algo esclarecedor el hecho de que anteriormente en su declaración el Sr. Alarcón de Quesada hubiera citado a Lewis Carroll. Empero, para adaptar una línea de Shakespeare, quizá el enviado protesta demasiado.

El Consejo de Seguridad está por someter a votación un proyecto de resolución que pone de manifiesto que este Consejo condena la utilización de armas contra aeronaves civiles en vuelo. Por ello, mi delegación votará a favor del proyecto de resolución. El Reino Unido desea aprovechar

esta oportunidad para expresar sus profundas condolencias a los familiares de quienes fueron asesinados el 24 de febrero de 1996.

En la declaración de la Presidenta del Consejo de 27 de febrero de 1996, el Consejo lamentó profundamente el derribo por la Fuerza Aérea Cubana de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996 y pidió que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) investigara el incidente y le informara sus conclusiones. El Reino Unido apoya firmemente el hecho de que en el proyecto de resolución se avalen el informe y la resolución de la OACI. Considero que, dentro del marco de las deliberaciones de esta tarde, es adecuado que recordemos lo que se dice en algunas de las conclusiones de ese informe.

La conclusión 3.12 es que la primera aeronave fue destruida por un misil aire-aire disparado por una aeronave militar cubana MiG-29. La conclusión 3.13 es que la segunda aeronave fue destruida por un misil aire-aire disparado por una aeronave militar cubana MiG-29. La conclusión 3.18 es que Cuba disponía de otros medios que no fueran la interceptación, pero no los había utilizado. La conclusión 3.19 es que, durante las interceptaciones, no se hizo intento alguno de guiar a las aeronaves fuera de la zona prohibida, restringida o de peligro ni de darles instrucciones para que efectuaran un aterrizaje en un aeródromo designado. La conclusión 3.20 es que las aeronaves interceptoras militares no siguieron los procedimientos normalizados para maniobras y señales. La conclusión 3.22 es que la regla del derecho internacional consuetudinario de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, codificada en el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, se aplican independientemente de que la aeronave en cuestión esté o no dentro del espacio aéreo territorial del Estado de que se trate.

No cabe duda de que Cuba ha violado principios del derecho internacional al utilizar la fuerza contra aeronaves civiles y al no acatar los procedimientos internacionales establecidos sobre la interceptación de tales aeronaves. El mensaje en este proyecto de resolución es claro. Esos incidentes son inaceptables para la comunidad internacional.

Todos los Estados tienen la obligación de cumplir con las disposiciones del derecho internacional, así como con las normas y prácticas recomendadas establecidas en el Convenio de Chicago y sus anexos, y de cooperar plenamente con la OACI. El Reino Unido espera que todos los Estados cumplan con sus obligaciones en este sentido.

El Reino Unido señala a la atención del Consejo el párrafo 7 de la parte dispositiva del proyecto de resolución que examinamos. Se insta a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que ratifiquen a la brevedad posible el Protocolo por el que se incorpora el artículo 3 *bis* al Convenio de Chicago.

El objetivo de este proyecto de resolución es, en primer lugar, señalar a la atención el uso ilícito de armas en este incidente. Considero realmente importante recordar esto esta tarde, con el telón de fondo de lo que se podría llamar la nebulosa del desconocimiento que hemos tenido que escuchar anteriormente, que ha sido una demostración virtuosa del arte del obstruccionismo expresada de modo grandilocuente. Escuché al representante de Cuba decir en una parte de su declaración que Cuba tenía vasta experiencia en esto y aquello. Bien, creo que este Consejo también tiene una muy vasta experiencia, entre otras cosas, en cuanto a las tácticas empleadas en este salón en relación con la política del Gobierno de Cuba. Yo mismo recuerdo muy claramente haber escuchado por primera vez ese tipo de enfoque un día, en el otoño del año 1962, en este mismo salón. Trae a la mente algo que podría llamar la táctica de la mentira grandilocuente. No hago acusaciones. No obstante, la táctica de la mentira grandilocuente se aplica cuando alguien quiere alejarse de la verdad en lugar de permitirse lo que Churchill habría llamado una pequeña inexactitud terminológica. La táctica de la mentira grandilocuente establece que si algo se dice en forma extensa y grandilocuente, existe una buena probabilidad de que alguien lo crea en parte, aunque sólo sea por cansancio. *Plus ça change, plus c'est la même chose*.

Empero, este proyecto de resolución también mira hacia adelante y trata de evitar que se reiteren en el futuro acciones similares, que ponen en peligro la vida de quienes viajan en aeronaves civiles. Mi delegación abriga la esperanza de que todos los Estados tomen debida nota, reconozcan sus obligaciones y hagan todo lo posible para garantizar que no se repitan los trágicos acontecimientos del 24 de febrero.

Al adoptar una decisión en el día de hoy, el Consejo de Seguridad no hace más que amparar los principios del derecho internacional, cumpliendo así con sus responsabilidades de salvaguardar la paz y la seguridad internacionales. Teniendo esto presente, encomio el proyecto de resolución a mis colegas en este Consejo y, por ese motivo, votaremos a favor.

Sr. Eitel (Alemania) (*interpretación del inglés*): Alemania votará a favor del proyecto de resolución sobre la

comunicación presentada a solicitud de este Consejo por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el incidente acaecido el 24 de febrero de 1996, que llevó al derribo por la Fuerza Aérea Cubana de dos aeronaves civiles no armadas con base en los Estados Unidos.

La votación sobre este proyecto de resolución se realiza tras semanas de intensos debates y deliberaciones. Todos los diferentes aspectos del caso se han sometido a un minucioso escrutinio. En este contexto, deseo encomiar a la OACI por su resolución y su informe. Lo que está en juego es el principio básico de que los Estados deben evitar el uso de armas en contra de aeronaves civiles en vuelo. Permítaseme añadir, a la luz de lo que ha explicado largamente el representante de Cuba, que derribar aeronaves civiles no armadas, independientemente de dónde suceda, ya sea sobre aguas territoriales o en alta mar, es una clara violación del derecho internacional —si no del derecho codificado y ratificado, del derecho internacional consuetudinario— que no se debe tolerar.

Deseo aprovechar esta oportunidad para expresar nuestro sincero pésame a las familias de los fallecidos en esas aeronaves.

Esperamos que ahora el debate jurídico pueda llegar a su fin y que no se produzcan más violaciones de esta norma básica. Nos gustaría que el debate reciente haya aguzado la conciencia y la sensibilidad de los responsables y esperamos sinceramente que así sea en el futuro.

Sr. Qin Huasun (China) (*interpretación del chino*): La aviación civil no sólo afecta a la seguridad de las personas de todos los países, sino que también está estrechamente relacionada con la soberanía de esos países, a la que se debe prestar la atención debida. Por consiguiente, el Consejo ha examinado el proyecto de resolución que tenemos ante nosotros en numerosas ocasiones.

La delegación china lamenta las bajas producidas por el derribo de las dos aeronaves civiles. Consideramos que los principios del derecho internacional se deben aplicar de manera amplia, justa y equilibrada. Ningún país debería aplicarlos selectivamente de conformidad con sus propias necesidades. Por tanto, sostenemos que las disposiciones que figuran en el derecho internacional sobre la no utilización de las armas en contra de aeronaves civiles se deben respetar, y que, por el mismo motivo, también se deben observar las normas sobre la inviolabilidad del espacio aéreo territorial y las normas contra el abuso de la aviación civil.

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha considerado todos los aspectos de esta cuestión y ha adoptado una resolución al respecto. Creemos que esa resolución es justa y equilibrada y representa la voluntad colectiva de todos los miembros de la OACI. Por consiguiente, la delegación china recalcó repetidas veces durante las consultas que el Consejo de Seguridad debería basar sus acciones en esa resolución y adoptar el mismo enfoque justo y equilibrado. Así, presentamos enmiendas razonables al proyecto de resolución que tenemos ante nosotros.

Lamentablemente, a pesar de algunos esfuerzos realizados por el patrocinador, no se aceptaron las enmiendas clave propuestas por las partes interesadas. Esto ha introducido un sesgo en el proyecto de resolución actual. Por consiguiente, la delegación china se abstendrá en la votación del proyecto de resolución que tenemos ante nosotros.

Sr. Legwaila (Botswana) (*interpretación del inglés*): Permítaseme comenzar expresando a nuestros colegas de la delegación de los Estados Unidos nuestras condolencias por los pilotos que perdieron su vida en febrero.

Hoy abordamos una cuestión técnica muy delicada. Hemos tenido que decodificar y procesar información proveniente de mapas y gráficos; a algunos de nosotros nos resulta difícil. Nuestra tarea no se ha visto facilitada por la naturaleza del informe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Hace que la cuestión que estamos examinando esté sometida a interpretaciones conflictivas, una situación que se ve complicada por la historia de la zona en la que tuvo lugar el incidente del 24 de febrero de 1996. Por tanto, nuestras observaciones esta tarde son una síntesis de los hechos tal como los entendemos según el informe de la OACI y de nuestra interpretación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos.

Mi delegación dejó muy clara su posición en ocasiones anteriores este año sobre la absoluta necesidad de que los Estados no utilicen armas en contra de aeronaves civiles. No dudamos que las aeronaves civiles deben recibir la asistencia que precisen cuando ingresan al espacio aéreo nacional de cualquier Estado sin anunciarse o a través de un punto de entrada no registrado. En el curso normal de sus operaciones, esas aeronaves perderían el rumbo. Normalmente, se las debería interceptar y guiar hasta una pista de aterrizaje, donde se puedan establecer los hechos reales sobre su presencia en la zona.

Igualmente, las aeronaves civiles nunca deberían utilizarse para objetivos que no concuerden con el espíritu y la intención del Convenio de Chicago. Las aeronaves civiles que despeguen de un país de registro, ignoren los corredores aéreos que han registrado con las torres de control y penetren deliberadamente en el espacio aéreo de otro país para fomentar disturbios civiles o causar alteraciones deben recibir una advertencia seria sobre esos actos de provocación. Si bien los Estados no deben utilizar las armas en contra de las aeronaves civiles, no se les debe provocar innecesariamente para que tomen acciones que normalmente evitan tomar.

En resumen, las aeronaves civiles no se deben utilizar para provocar a los Estados en ninguna circunstancia, y los Estados no deben derribar esas aeronaves sin advertencia previa, ya que ponen en peligro las aeronaves y las vidas de los que están a bordo.

El proyecto de resolución que tenemos ante nosotros es en general aceptable para mi delegación, en el sentido de que reafirma los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos. No obstante, hubiéramos querido que la redacción de los párrafos 2 y 6 de la parte dispositiva fuera diferente.

El incidente del 24 de febrero de 1996 fue muy desafortunado y esperamos que en el futuro no se produzcan acontecimientos trágicos similares.

Sr. Queta (Guinea-Bissau) (*interpretación del francés*): Mi delegación ha examinado con interés especial las deliberaciones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que se reunió para examinar la cuestión relativa a la destrucción de dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense el 24 de febrero de 1996. Las dos aeronaves derribadas pertenecían a la organización Hermanos al Rescate. Lamentamos una vez más la pérdida de cuatro vidas humanas causada por ese incidente.

Ese acto constituye una violación del artículo 3 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, según el cual ninguna circunstancia, ningún argumento puede justificar el empleo de armas contra aeronaves civiles en vuelo.

Mi Gobierno estima que el respeto a las reglas del derecho internacional constituye una condición indispensable para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. En ese contexto, pensamos que este proyecto de resolución, especialmente los párrafos 4 y 5 de la parte dispositiva, constituye un mensaje claro para evitar incidentes similares en el futuro. Mi delegación brindará su apoyo al proyecto de resolución que se ha presentado al Consejo.

Sr. Martínez Blanco (Honduras): Honduras considera que todo Estado amante de la paz debe adecuar su conducta a los principios y normas del derecho internacional general, convencional y consuetudinario. Por ello, lamenta los hechos relacionados con el derribo de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996 por la Fuerza Aérea Cubana, actos que claramente contradicen dichos principios y normas internacionales.

Este Consejo, al deplorar dicho incidente, recordó en su Declaración de la Presidenta del pasado 27 de febrero, que los Estados deben abstenerse de emplear armas contra aeronaves civiles, que no deben poner en peligro la vida de las personas a bordo ni la seguridad de esas aeronaves, y que los Estados están obligados a respetar el derecho internacional y las normas relativas a los derechos humanos en toda circunstancia, en particular el artículo 3 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El informe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que ha investigado el incidente a solicitud del Consejo, no sólo viene a reafirmar estos principios sino también a poner de manifiesto que, aunque todo Estado ejerce soberanía territorial sobre su espacio aéreo, tiene el deber de observar el principio reconocido por el derecho consuetudinario internacional sobre el no uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo y que, tratándose de la interceptación de esas aeronaves, su conducta debe guiarse por las reglas establecidas en el Convenio de Chicago de 7 de diciembre de 1944 y sus anexos.

Al mismo tiempo, dicho informe nos hace recordar que ningún Estado debe permitir que, en contradicción a sus obligaciones internacionales, aeronaves civiles con registro nacional sean utilizadas deliberadamente desde su territorio para lesionar la soberanía territorial de otro Estado. El artículo 4 del Convenio de Chicago es claro cuando dispone que

> "Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio."

Mi delegación considera que en el incidente del pasado 24 de febrero se produjo un doble incumplimiento de las responsabilidades y obligaciones que establece el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Consideramos que la comunidad internacional no debe permitir la continuación de

este tipo de conducta. Por ello, Honduras, al mismo tiempo que condena el uso de armas contra aeronaves civiles, se permite hacer un llamado a las partes involucradas para que cumplan con sus compromisos internacionales y adopten medidas que eviten en el futuro la comisión de estos actos, que son incompatibles con los objetivos previstos en el Convenio, y para que ratifiquen el artículo 3 *bis* del mismo. Mi delegación, por tanto, está de acuerdo con el contenido del proyecto de resolución que tiene ante sí este Consejo y lo votará a favor.

Sr. Wlosowicz (Polonia) (*interpretación del inglés*): El 27 de febrero de 1996 el Consejo de Seguridad, en la Declaración de la Presidenta, pidió a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que investigara el trágico incidente del derribo por la Fuerza Aérea Cubana de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996.

Tenemos a la vista la resolución del Consejo de la OACI y el informe del Secretario General de esa organización. Nuestra delegación acoge a ambos con beneplácito. Esos documentos confirman nuestra firme convicción de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo. Este principio, aunque codificado en el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, se basa realmente en el derecho internacional consuetudinario. Pero, ¿necesitamos realmente citar normas del derecho internacional para demostrar que no deben derribarse aeronaves civiles no armadas? Al fin y al cabo, la resolución aprobada por el Consejo de la OACI el 27 de junio de 1996 reconoce expresamente que el uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo es incompatible con las consideraciones elementales de humanidad. Hoy, vamos a condenar tales actos en el proyecto de resolución del Consejo de Seguridad, en la esperanza de que nunca vuelvan a ocurrir.

El proyecto de resolución que tenemos ante nosotros reafirma el principio de que cada Estado debe tomar las medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de sus aeronaves para fines incompatibles con el objetivo del Convenio de Chicago. Valoramos este principio.

Antes de concluir, permítaseme aprovechar esta oportunidad para expresar el profundo pésame de mi delegación a las familias de las víctimas del trágico incidente ocurrido el 24 de febrero de 1996. Abrigamos la esperanza sincera de que el debate de hoy y el proyecto de resolución, a favor del cual va a votar Polonia, impida tales incidentes en el futuro.

Sr. Choi (República de Corea) (*interpretación del inglés*): Mi Gobierno ha mantenido una posición firme y coherente con respecto a poner énfasis en la seguridad de la aviación civil. Estamos convencidos de que la utilización de las armas contra aeronaves civiles no armadas en vuelo es inaceptable en cualquier circunstancia. Un acto de esa naturaleza constituye una violación de las reglas del derecho internacional consuetudinario que rigen la aviación civil internacional, según están codificadas ahora en el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago. De conformidad con este criterio, mi delegación se sumó al consenso del Consejo en febrero pasado al aprobar la Declaración de la Presidenta en la que se deploraba profundamente el derribo de las dos aeronaves civiles. Al mismo tiempo, mi delegación considera que es muy importante que el Consejo de Seguridad reafirme el principio de que todos los Estados deben tomar medidas adecuadas para prohibir el uso indebido de la aviación civil.

El proyecto de resolución que tenemos ante nosotros defiende en términos claros los principios del derecho internacional relativos a la seguridad de la aviación civil, que mi Gobierno respeta plenamente. En el proyecto de resolución se condena, con justicia, la utilización de armas contra aeronaves civiles y se reafirma la obligación de todos los Estados de tomar medidas a fin de evitar el uso indebido de cualquier aeronave civil. Por lo tanto, mi delegación votará a favor del proyecto de resolución.

Para concluir, mi delegación desea expresar nuestras sinceras condolencias a las familias de las víctimas del incidente. De hecho, lo más importante en este momento es evitar la reiteración de incidentes similares en el futuro y garantizar la seguridad de la aviación civil. Con este fin, los principios que se reafirman en el proyecto de resolución deben ser acatados plenamente por todos los Estados. En este sentido mi delegación apoya plenamente el párrafo 7 de la parte dispositiva del proyecto de resolución, en el que se insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen a la brevedad posible el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago y a que acaten todas las disposiciones del artículo en espera de su entrada en vigor.

Sr. Wibisono (Indonesia) (*interpretación del inglés*): Ante todo, la delegación de Indonesia desea expresar su agradecimiento al Secretario General por la nota (S/1996/509) en la que transmite el informe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) titulado "Informe de la investigación relativa al derribo de dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense por aeronaves militares cubanas el 24 de febrero de 1996". Dicho informe fue elaborado por petición del Consejo de

Seguridad, que en el párrafo 3 de la declaración presidencial formulada el 27 de febrero de 1996 pide que se investigue el incidente a fondo. En dicha declaración también se insta a los Gobiernos interesados a que cooperen plenamente en esa investigación. Mi delegación desea encomiar también al Consejo de la OACI, en su calidad de órgano intergubernamental especializado del sistema de las Naciones Unidas responsable de la aviación civil, por su resolución.

Durante el debate celebrado previamente con respecto a la declaración presidencial en que se pidió el informe, Indonesia expresó su profunda preocupación y deploró enérgicamente el derribo por la Fuerza Aérea Cubana de las dos aeronaves porque es incompatible con el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago. Pese a ello, los principios del artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago deberían ser considerados en forma amplia, ya que abarcan también otros principios cardinales. En ese sentido, queremos recordar que el párrafo d) del artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago señala, entre otras cosas:

> "Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado ... para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio."

Este principio debería ser acatado estrictamente, porque en nuestra opinión el uso indebido o la representación falsa de aeronaves civiles para otros propósitos perjudica la seguridad de las aeronaves civiles legítimas. De conformidad con ello, es importante determinar el verdadero propósito de los vuelos del 24 de febrero de 1996. Es esencial que se preserve el carácter sagrado de las aeronaves civiles. En este sentido, nos complace haber tomado conocimiento a través del Secretario de Transporte de los Estados Unidos, Sr. Federico Peña, de que los Estados Unidos adoptarán medidas adecuadas para disuadir a los pilotos exilados de ingresar al espacio aéreo cubano sin autorización previa.

Nuestra delegación considera que todos los Estados tienen la responsabilidad de evitar cualquier acción que pueda poner en peligro el desarrollo de la aviación civil legítima y la promoción de la seguridad aérea en el mundo entero. En este sentido, mi delegación considera que el Consejo de Seguridad debería abordar la cuestión de la seguridad de la aviación internacional en forma constructiva: en lugar de condenar la acción de un Estado, el Consejo debería subrayar los principios que proporcionan condiciones seguras para la aviación civil y al mismo tiempo respetan y promueven la soberanía de los Estados sobre sus respectivos territorios, incluido su espacio aéreo. Mi delegación está firmemente convencida de que la integridad territorial del espacio aéreo de un Estado debe ser respetada por los demás Estados, y las reiteradas violaciones del espacio aéreo territorial de Cuba por aeronaves civiles sería en verdad motivo de preocupación para Cuba.

Cabe señalar que más de 340 aeronaves civiles sobrevuelan diariamente sin incidentes el espacio aéreo cubano, y que más de la mitad de esas aeronaves son estadounidenses. Por consiguiente, mi delegación tiene reservas con respecto al párrafo 6 de la parte dispositiva del proyecto de resolución, porque carece de la más elemental objetividad al instar a Cuba a que acate principios que siempre ha acatado. Es verdaderamente intolerable que aeronaves matriculadas como civiles sean utilizadas para fines incompatibles con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y lleguen al extremo de violar la soberanía de Estados y su espacio aéreo. Por lo tanto, instamos a todos los Estados, sin excepción, a que acaten estrictamente los principios, normas, disposiciones y reglas relativos a la aeronavegación internacional establecidos en el Convenio de Chicago y sus anexos y en otros instrumentos internacionales.

La delegación de Indonesia considera que la respuesta del Consejo debería estar expresada de una manera amplia y equilibrada. Por lo tanto, el Consejo de Seguridad debe ser firme en lo que concierne a la necesidad de garantizar que todas las partes cumplan con el Convenio de Chicago y sus anexos en su totalidad. Estamos firmemente convencidos de que el derecho internacional debería aplicarse en forma igualitaria a todas las naciones soberanas y no servir a las interpretaciones de una parte. Si el Consejo refrendase un enfoque selectivo de esa índole, ello sólo serviría para socavar la credibilidad del derecho internacional. Para utilizar las palabras de la Corte mundial, reflejadas en la obra del Profesor Georg Schwarzenberger, las normas del derecho internacional existen

> "con el fin de reglamentar las relaciones entre esas comunidades independientes coexistentes o con el propósito de lograr objetivos comunes."

El incidente del 24 de febrero fue debatido a fondo en el Consejo de la OACI del 26 al 27 de junio de 1996. Aun después de 3 meses de investigaciones, el equipo de la OACI no pudo obtener pruebas concluyentes que le permitiesen determinar la ubicación precisa del incidente. Existen importantes diferencias en los datos proporcionados por las partes involucradas. Algunos aspectos requerirían mayores aclaraciones. Por ello, y tras haber considerado las circuns-

tancias mencionadas, al Consejo de la OACI le ha resultado difícil hacer suyo el informe del equipo de investigación. En este sentido, queremos expresar nuestras reservas con respecto al párrafo 1 de la parte dispositiva del proyecto de resolución, ya que el propio Consejo de la OACI no hizo suyo el informe. Por consiguiente, consideramos inadecuado que el Consejo de Seguridad haga suyo el informe en estas circunstancias. De modo similar, y en lo que concierne al párrafo 2 de la parte dispositiva, la resolución aprobada por el Consejo de la OACI no califica el incidente del 24 de febrero de 1996.

Por otra parte, nuestra delegación considera que se podría mejorar el proyecto de resolución con el fin de lograr un texto equilibrado. Entre los elementos que generan dificultades a mi delegación figura el hecho de que en la segunda parte del párrafo 6 de la parte dispositiva se pide sólo a una parte que cumpla con las resoluciones pertinentes y el derecho internacional relativo a la aviación civil. Consideramos que no se debe singularizar a una parte. Varias delegaciones, incluido el grupo de los Estados miembros del Movimiento No Alineado que son miembros del Consejo, han realizado esfuerzos para mejorar el proyecto de resolución. Sin embargo, mi delegación no puede sino expresar su decepción ante el hecho de que no se haya considerado en forma adecuada una serie de enmiendas propuestas destinadas a lograr un texto justo y equilibrado.

Estamos firmemente convencidos de que incumbe al Consejo de Seguridad y a la OACI la responsabilidad de impedir que se produzcan en el futuro incidentes de esta índole. En este sentido, es imperioso que todos los Estados cumplan con las obligaciones que les corresponden de conformidad con el Convenio de Chicago y sus anexos en su totalidad. En este contexto, el párrafo 9 de la parte dispositiva de la resolución que el Consejo de la OACI aprobó el 27 de junio de 1996 es de fundamental importancia porque en él el Consejo

> “Pide a todos los Estados contratantes que informen en todo momento al Consejo de cualquier infracción de las citadas reglas contenidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.”

Consideramos que la OACI, en su calidad de órgano competente, aprobará a su vez en forma inmediata medidas apropiadas que impidan nuevas violaciones de los principios, reglas, normas y prácticas recomendadas que se han aprobado. La OACI debe proceder de esa manera con el fin de lograr el desarrollo ordenado y seguro de la aviación internacional y de impedir así que ocurran nuevos incidentes.

Deploramos el uso excesivo de la fuerza, que llevó a la pérdida de vidas humanas. En este sentido, mi delegación hace llegar sus condolencias a las familias de las víctimas por las pérdidas que han sufrido. Abrigamos la sincera esperanza de que en el futuro no se vuelva a producir un incidente de esta índole. Por consiguiente, mi delegación desea reiterar su posición de que no existe justificación alguna para que un Estado recurra al uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo; ningún Estado debe poner en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo ni la seguridad de la aeronave. Por otra parte, deben adoptarse todas las medidas disponibles destinadas a evitar que se produzca un incidente de esa índole y deben seguirse todos los procedimientos estándar que guían a las aeronaves para alejarlas del peligro.

Como cuestión de principios, la posición de Indonesia condena el empleo de armas contra las aeronaves civiles, ya que ello va en clara violación de las normas del derecho internacional consuetudinario, tal como lo confirman el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago y las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) relativas a la interceptación de aeronaves civiles. Estas normas deben ser respetadas por todas las partes, independientemente de si la aeronave está en el espacio aéreo de dicho Estado. El principio del no empleo de armas contra las aeronaves civiles se refleja también en el párrafo 6 de la parte dispositiva de este proyecto de resolución.

Sobre la base de estas consideraciones, la delegación de Indonesia votará a favor del proyecto de resolución que examinamos.

Sr. Somavía (Chile): Después de un activo proceso de consultas se ha puesto sobre la mesa este proyecto de resolución, el cual votaremos favorablemente.

Desde que el asunto del lamentable incidente del 24 de febrero pasado fue traído al Consejo, hemos fundado nuestro actuar en los siguientes pilares básicos: en primer lugar, hemos querido manifestar nuestra sensibilidad ante la dimensión humanitaria del incidente, pues se perdieron valiosas vidas; en segundo lugar, hemos abogado porque se preserven los principios y normas del derecho internacional; y en tercer lugar, en el ámbito del procedimiento, hemos querido un proceso investigativo claro que pudiera brindarnos elementos de juicio acertados acerca de lo que realmente ocurrió.

En relación al primer punto, nuestra posición fue clara desde el primer día. Como representante de un país que da especial importancia a los aspectos humanitarios no pudimos dejar de lamentar profundamente la pérdida de cuatro vidas con ocasión del derribo de dos aviones de matrícula estadounidense el pasado 24 de febrero. Para nosotros no es posible justificar esas muertes, y sólo nos queda la esperanza de que ellas puedan evitar que hechos como los ocurridos se vuelvan a repetir.

En relación al segundo punto, también desde un inicio hemos sostenido como algo fundamental la necesidad de atenerse a las normas de derecho internacional que rigen la cuestión de la aviación civil, y en este sentido hemos apoyado los principios y preceptos del Convenio de Chicago de 1944, dejando muy en claro la validez, como norma consuetudinaria, del artículo 3 *bis* de ese Convenio. Dentro de ese contexto, uno de nuestros objetivos ha sido la reafirmación de la necesidad absoluta de que esa norma sea respetada por todos los Estados para garantizar el buen uso y la seguridad de la aviación civil.

Respecto al tercer punto, hemos estado de acuerdo en que el Consejo, junto con deplorar los sucesos, fuera más allá y solicitara a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que realizara una investigación sobre este caso y le hiciera llegar sus conclusiones.

Sobre este particular, hemos estudiado detenidamente el informe técnico, sus recomendaciones y conclusiones y la resolución de la OACI de fecha 27 de junio, que lo transmite. Hemos expresado nuestro reconocimiento a los esfuerzos desplegados por el equipo técnico de la OACI, pero reconocemos las dificultades que enfrentó, por limitaciones inherentes a la naturaleza de la investigación, para llegar a un documento concluyente.

No obstante lo anterior, valoramos la resolución adoptada por el Consejo de la OACI, ya que nos brinda importantes elementos sustantivos y reafirma principios que consideramos fundamentales.

A nadie escapa que más allá de los elementos fácticos del incidente mismo, la controversia derivada de él se encuentra trabada entre dos cuestiones diferentes: por una parte, el derribo de aviones civiles desarmados, y por la otra, el uso de la aviación civil en forma contraria al Convenio de Chicago. Confrontados a dimensionar la importancia de ambas cuestiones, nos parece evidente que la vida humana es el valor supremo que debemos proteger, como asimismo la seguridad de la aviación civil, en este caso, defendiendo y reiterando las normas de derecho internacional aplicables. Por lo tanto, concurrimos con nuestro voto a aprobar el presente proyecto de resolución.

Pero al mismo tiempo es nuestra esperanza que este incidente permita a todos reflexionar, para que en el futuro todos contribuyan a evitar situaciones similares. Mi delegación espera que los Estados tomen las medidas adicionales apropiadas que a cada uno corresponde para prohibir el uso indebido de la aviación civil, como lo reafirma el párrafo 5 de la parte dispositiva del proyecto de resolución.

También nos parece importante la decisión del Consejo de la OACI por la cual se estableció un mecanismo de información previa ante eventuales acciones contrarias al artículo 3 *bis*, y de denuncia ante la OACI. Asimismo, esperamos que el estudio de la OACI sobre los aspectos de seguridad relativos a los estándares y prácticas recomendados y otras reglas sobre la interceptación de aviones civiles pueda servir para prevenir tragedias de este tipo en el futuro.

Finalizamos con el corazón pesado ante un incidente que deploramos, que Chile habría preferido que no ocurriera, con la firme esperanza de que el Consejo no tenga que volver a tratar esta materia y con plena solidaridad con los familiares de las víctimas.

Sr. Ferrarin (Italia) (*interpretación del inglés*): En la declaración de la Presidenta de 27 de febrero pasado el Consejo de Seguridad deploró profundamente el derribo por la Fuerza Aérea Cubana de dos aviones civiles ocurrido tres días antes y que tuvo como resultado la muerte de cuatro personas.

En la misma oportunidad, el Consejo solicitó a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que investigara el incidente y le presentara sus conclusiones. El informe de la OACI confirmó los hechos básicos: dos aviones civiles no armados fueron destruidos en vuelo, mientras que

> "Cuba disponía de otros medios que no fueran la interceptación, tales como las radiocomunicaciones, pero no los había utilizado." (*S/1996/509, anexo, apéndice 2, apéndice B, párr. 3.18*)

La posición del Gobierno italiano está plenamente reflejada en la declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores de la Unión Europea del 26 de febrero:

> "Al margen de las circunstancias que rodearan el incidente, no hay excusas para no respetar el derecho

internacional y las normas de derechos humanos.” (*S/1996/145, anexo*)

El Gobierno italiano lamenta profundamente la pérdida de vidas causada por este trágico acontecimiento.

Mi delegación, por lo tanto, suscribe plenamente la reafirmación del principio de que los Estados deben abstenerse de usar armas contra aeronaves civiles en vuelo, que también figura en la resolución aprobada por la OACI y que fuera remitida al Consejo de Seguridad junto con el informe. Esta utilización es por cierto una violación de las normas del derecho internacional consuetudinario, independientemente de que la aeronave esté o no dentro del espacio aéreo del Estado y de que el Estado haya o no haya ratificado el Protocolo que introduce el artículo 3 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Por otra parte, también consideramos que el Consejo de la OACI tuvo razón al subrayar el principio de que cada Estado contratante debe tomar medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles para todo objetivo que sea contrario a los objetivos del Convenio. El proyecto de resolución que el Consejo tiene ante sí contiene una importante referencia a este principio.

Por cierto, el texto del proyecto de resolución, que se basa ampliamente en la resolución que aprobó el Consejo de la OACI, contiene referencias concretas a todos los principios que rigen la aviación civil internacional y que se aplican a la cuestión en examen. Al mismo tiempo, en su párrafo crucial señala que el derribo ilícito por la Fuerza Aérea Cubana de aeronaves civiles violó los más básicos de esos principios.

Por estos motivos, Italia votará a favor del proyecto de resolución que el Consejo tiene ante sí.

Sr. Elaraby (Egipto) (*interpretación del árabe*): La delegación de Egipto desea realizar las siguientes observaciones antes de la votación sobre este proyecto de resolución.

En primer lugar, a juicio de mi delegación, el tema que hoy examinamos es de carácter jurídico. Si bien tiene importantes dimensiones políticas, se relaciona con la necesidad de salvaguardar el respeto del derecho internacional en virtud del Convenio de Chicago de 1944 y sus anexos, en especial el Protocolo de 1984, por el que se incorpora el texto del artículo 3 *bis*. Ese artículo consagra la norma del derecho consuetudinario según la cual los países se comprometen a abstenerse de utilizar armas contra aeronaves civiles en vuelo. El texto de ese artículo, en cuya redacción participé personalmente, es de alcance global y no autoriza excepción alguna, independientemente de los motivos que puedan existir. El artículo 3 *bis* afirma el derecho de cada país de proteger su soberanía, obligando a toda aeronave que sobrevuele su territorio sin causa justificada a aterrizar en un aeropuerto de conformidad con los procedimientos aprobados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Sin embargo, esto debe hacerse sin poner en peligro la vida de los pasajeros que se encuentren a bordo de esa aeronave.

Hoy vivimos en un mundo que debe regirse por la ley y toda violación del derecho internacional es una violación de los derechos de cada país. En el Consejo de Seguridad debemos actuar solidariamente para abordar toda violación de modo claro y concreto. En segundo lugar, la aprobación por el Consejo de Seguridad de las conclusiones del informe —aunque observamos algunas contradicciones en ciertas partes del informe y aunque el Consejo de Seguridad aprueba por consenso el informe adoptado por el Consejo de la OACI— tiene por objeto principalmente asegurar el respeto y el apoyo pleno del derecho internacional en esta esfera. También tiene por objeto garantizar el respeto de los procedimientos y normas aprobados a nivel internacional con respecto a la interceptación de toda aeronave que penetre el espacio aéreo de un país, ya sea que ese país haya o no haya ratificado el Convenio.

Egipto ha ratificado el artículo 3 *bis* e invita a los países que aún no hayan ratificado ese texto a que lo hagan cuanto antes. Opinamos que todos los países deben respetar las normas establecidas en ese Protocolo. La delegación de Egipto considera sumamente importante afirmar, como se menciona en el proyecto de resolución y sin excepciones, la necesidad de que todos los Estados Miembros adopten las medidas adecuadas para prohibir el uso de cualquier aeronave civil matriculada en ese Estado, o explotada con pleno conocimiento de los hechos por un empresario que tenga su oficina principal o residencia permanente en ese Estado, para cualquier propósito incompatible con los objetivos del Convenio de Chicago y sus anexos, en especial si los objetivos son de carácter político.

Por este motivo, la delegación de Egipto votará a favor del proyecto de resolución.

Sr. Gorelik (Federación de Rusia) (*interpretación del ruso*): Hoy el Consejo de Seguridad examina una cuestión muy importante, que tiene una serie de aspectos estrechamente relacionados. La atención de la comunidad inter-

nacional se ha concentrado recientemente en muchos de esos aspectos.

Enfrentamos el problema relativo al modo de asegurar en la práctica el respeto y la integración adecuados de los principios de humanidad y seguridad nacional, soberanía de los Estados al aplicarlos a los vuelos de aeronaves civiles. Hallar un equilibrio óptimo entre estos principios es una tarea sumamente compleja, pero que no puede aplazarse.

Como resultado de largos y arduos esfuerzos, la comunidad internacional ha establecido un marco jurídico internacional para abordar este conjunto de cuestiones. Como sabemos, esos esfuerzos quedaron consagrados en el artículo 3 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Lamentablemente, no todos los Estados han ratificado ese artículo.

Concretamente, el Consejo de Seguridad ha realizado esfuerzos para abordar todas las circunstancias del trágico incidente del 24 de febrero de 1996, que causó pérdidas de vidas. Deseamos reiterar que lamentamos profundamente esas pérdidas de vidas y expresar nuestras condolencias a las acongojadas familias.

La principal lección que aprendemos de esto es que todos los Estados, sin excepción, deben respetar plenamente las disposiciones del artículo 3 *bis* en su totalidad. Este es el modo, precisamente, en que consideramos la esencia del examen de la tragedia del 24 de febrero, tanto en el Consejo de Seguridad como en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En cuanto a los resultados de la labor de la OACI, podemos decir que este órgano autorizado en la esfera de la aviación civil aplicó un enfoque constructivo sobre la base de un análisis del incidente por expertos, para concentrar especial atención en evitar la reiteración de incidentes similares en el futuro.

En el proyecto de resolución que el Consejo de Seguridad tiene ante sí se reafirma la conclusión del Consejo de la OACI de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, cuando se intercepten aeronaves civiles, no deben ponerse en peligro las vidas de las personas a bordo. Esta es una reafirmación muy importante.

El proyecto de resolución condena el uso de las armas en contra de aeronaves civiles en vuelo por ser incompatible con consideraciones elementales de humanidad, con las normas del derecho internacional consuetudinario y con las normas y prácticas recomendadas. Estamos convencidos de que esto se aplica a todos los Estados.

Sin embargo, en ello el Consejo de Seguridad asume una gran responsabilidad con respecto a las medidas eficaces y oportunas para garantizar el respeto del derecho internacional, que incluye no permitir que se cometan violaciones de la soberanía de los Estados Miembros ni de las normas y prácticas de la aviación civil internacional.

Lamentablemente, el proyecto de resolución que tenemos ante nosotros, a pesar de mejoras reales con respecto al texto inicial —y tomamos nota con satisfacción de los esfuerzos desplegados por la delegación de los Estados Unidos a tal fin— aún se desvía de la dirección general que concuerda con los intereses de todos los miembros de la comunidad internacional. Este texto sigue desequilibrado tanto desde el punto de vista político como desde el punto de vista del derecho internacional. No hay equilibrio entre dos principios fundamentales: la no utilización de armas en contra de aeronaves civiles y la no utilización de dichas aeronaves para fines indebidos. A nuestro juicio, esto crea un precedente desafortunado para el futuro. El derecho internacional debe ser respetado por todos y en todos sus aspectos. Al insistir en el respeto absoluto de uno de los principios, establecido en el artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, es importante garantizar el cumplimiento absoluto del otro principio, no menos importante, del mismo artículo.

Sin embargo, el proyecto de resolución del Consejo apenas menciona los motivos subyacentes del incidente y hace hincapié principalmente en las consecuencias. Sin embargo, es bien sabido que los vuelos de la organización Hermanos al Rescate y los objetivos que perseguían esos vuelos apenas pueden considerarse compatibles con los objetivos establecidos para el uso de la aviación civil por el Convenio de Chicago. No obstante, corresponde al Consejo de Seguridad, mediante la autoridad de sus decisiones, alentar a que se adopten medidas oportunas y amplias para evitar la repetición de estas tragedias en el futuro.

Por lo que respecta algunas cuestiones profesionales relativas a la investigación del incidente, en realidad el Consejo de Seguridad ha pasado por alto las opiniones del Consejo de la OACI. Tampoco estamos satisfechos con que en el proyecto de resolución se haya destacado el informe del Secretario General de la OACI por sobre la resolución del Consejo de la OACI. Consideramos que el informe es esencialmente un documento técnico de la OACI, que sin embargo, no recibió una evaluación inequívoca cuando fue examinado. La resolución del Consejo de

la OACI expresa la opinión política de los Estados miembros de esa organización.

A nuestro juicio, el proyecto de resolución de hoy es inferior a la resolución del Consejo de la OACI en cuanto al equilibrio de sus formulaciones. No creemos que el Consejo de Seguridad deba asumir la responsabilidad de realizar una cualificación jurídica de los trágicos incidentes del 24 de febrero sin tener en cuenta debidamente las opiniones del organismo especializado competente en estas materias.

En otras palabras, lamentamos que en el proyecto de resolución la exactitud y la precisión se hayan visto sacrificadas por un deseo de forzar a tomar una decisión. Desgraciadamente, no se atendieron los llamamientos reiterados de la delegación rusa y de otras delegaciones para que se siguiera trabajando constructivamente a fin de llegar a un texto acordado que reflejara plenamente todos los aspectos de este problema multifacético.

Estamos convencidos de que teníamos una oportunidad real de lograr un texto aceptable en general —y por tanto una interpretación correcta para incidentes futuros de este tipo— y nuestra delegación se esforzó hasta el último momento por lograr ese fin. No es culpa nuestra que no hayamos tenido éxito.

A la luz de estas consideraciones, la delegación rusa no puede apoyar el proyecto de resolución en su forma actual y se abstendrá en la votación.

El Presidente (*interpretación del francés*): Someteré ahora a votación el proyecto de resolución que figura en el documento S/1996/596.

Se procede a votación ordinaria.

Votos a favor:
Botswana, Chile, Egipto, Francia, Alemania, Guinea-Bissau, Honduras, Indonesia, Italia, Polonia, República de Corea, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Estados Unidos de América.

Votos en contra:
Ninguno.

Abstenciones:
China, Federación de Rusia.

El Presidente (*interpretación del francés*): El resultado de la votación es el siguiente: 13 votos a favor, ninguno en contra y 2 abstenciones. El proyecto de resolución ha sido aprobado como resolución 1067 (1996).

Haré ahora una declaración en mi calidad de representante de Francia.

Los acontecimientos del 24 de febrero pasado —la destrucción por la aviación cubana de dos aeronaves civiles, que significó la muerte de cuatro personas— provocaron una profunda emoción, expresada en la Declaración de la Presidenta del Consejo de Seguridad de fecha 27 de febrero.

Más allá de la emoción se imponen dos imperativos: establecer los hechos y recordar las reglas, cuyo respeto debe garantizar que no se vuelva a producir una tragedia semejante.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ya ha contribuido a cumplir esos objetivos. El informe de investigación del Secretario General de esa organización describe la cadena de hechos que condujeron a los acontecimientos del 24 de febrero pasado. Cabe destacar dos cuestiones con especial claridad. La primera es que esos acontecimientos se produjeron en un contexto de tensión provocada por las repetidas violaciones del espacio aéreo cubano en los meses anteriores. La segunda es que se emplearon conscientemente armas contra aeronaves civiles no armadas, sin recurrir previamente a procedimientos que hubieran permitido desviar esas aeronaves y evitar este desenlace fatal.

La resolución adoptada por el Consejo de la OACI recuerda las normas aplicables en esta materia. Son las codificadas en el Protocolo por el que se incorpora el artículo 3 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Ese artículo formula el principio fundamental del no recurso al empleo de armas en contra de aeronaves civiles en vuelo. Igualmente formula varios principios destinados a proteger a los Estados de los efectos de la utilización de aeronaves civiles para fines incompatibles con los objetivos del Convenio. El Consejo de la OACI ha realizado una labor útil al recordar las normas y hacer un llamamiento para que se ratifique el Protocolo por el que se incorpora el artículo 3 *bis*.

La resolución aprobada hoy por el Consejo, y que mi delegación ha apoyado, concuerda con los resultados de la labor de la OACI. Toma nota de un hecho no discutido por nadie: la destrucción de dos aeronaves civiles el 24 de febrero pasado constituye una violación del principio del no recurso al empleo de las armas en contra de aeronaves civiles en vuelo. Recuerda igualmente con claridad el

principio según el cual cada Estado tiene una soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, así como el principio según el cual cada Estado contratante tomará las medidas apropiadas para prohibir el empleo de toda aeronave matriculada en dicho Estado para fines incompatibles con los fines del Convenio de Chicago. Además, la delegación francesa concede una gran importancia al llamamiento que se hace en la resolución a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que ratifiquen el Protocolo por el que se incorpora el artículo 3 *bis* y a que lo apliquen en espera de su entrada en vigor.

La resolución aprobada por el Consejo de Seguridad aporta así una contribución esencial al fortalecimiento y a la consolidación del derecho internacional, que esperamos tenga por efecto evitar que se repitan acontecimientos comparables a los que se produjeron el pasado febrero.

Reanudo ahora mis funciones como Presidente del Consejo.

Sra. Albright (Estados Unidos de América) (*interpretación del inglés*): Desearía agradecer a los miembros del Consejo de Seguridad el apoyo abrumador y las condolencias expresadas por las muertes de los pilotos. Pero me veo obligada a formular una breve declaración de respuesta.

El representante de Cuba nos ofreció muchas palabras esta tarde pero, pese a las muchas palabras que escuchamos, no escuchamos nada nuevo. No escuchamos nada que cambie el hecho de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) haya llegado a la conclusión de que Cuba derribó dos aviones sobre aguas internacionales. No escuchamos nada que cambie el hecho de que la OACI haya llegado a la conclusión de que estos eran aviones civiles. Si el representante de Cuba continúa dudando de estos hechos, quizás tenga que hablar con los pilotos cubanos que identificaron a estos aviones como aviones civiles antes de derribarlos del cielo. No escuchamos nada que pueda cambiar el hecho de que la OACI haya llegado a la conclusión de que Cuba violó todas las normas de la aviación civil, derribando primero y haciendo preguntas después, y no escuchamos nada que pueda cambiar el hecho de que el Consejo de Seguridad haya apoyado ahora las conclusiones del informe de la OACI y que, de esa manera, haya rechazado completamente las palabras de Cuba.

Pero lo más importante de todo esto es que, aquí sentada escuché al representante de Cuba durante más de una hora y media y, pese a todas las palabras que escuché, no escuché ninguna que indicara que el Gobierno de Cuba lamentaba la muerte de los cuatro civiles. No escuché ninguna expresión de condolencia a los familiares, y no escuché ninguna manifestación de que el Gobierno cubano estuviera dispuesto a asumir la responsabilidad de un acto que este Consejo ha condenado como una violación del derecho internacional.

Finalmente, escuché con atención al representante de Cuba, que empleó las palabras “la sentencia primero; el veredicto, después”. Todavía no entiendo lo que quiso decir, ya que este Consejo pidió a la OACI que investigara con precisión para emitir un juicio decisivo después de un examen objetivo de los acontecimientos del 24 de febrero. Pero, lamentablemente, debo admitir que “la sentencia primero; el veredicto, después” fue precisamente lo que ocurrió, ya que es cierto que el 24 de febrero, hace cinco meses, sin ninguna investigación, sin ninguna advertencia, y sin tener en cuenta ni el derecho ni la decencia, el Gobierno cubano sentenció a muerte a cuatro de mis compatriotas en aguas internacionales. Han pasado cinco meses y el veredicto ha llegado: este Consejo ha declarado a Cuba culpable de lo que se le acusaba: culpable de violar el derecho internacional. Ha llegado el momento de que Cuba acepte el veredicto.

El Presidente (*interpretación del francés*): El representante de Cuba desea intervenir y le doy la palabra.

Sr. Alarcón de Quesada (Cuba): No quiero robarles mucho tiempo y no hace falta. Realmente, para hacer lo que los Estados Unidos consideran que ha hecho el Consejo no hacía falta que se reunieran. El 20 de junio, antes de que hubiera aparecido el informe del equipo de investigación, desde la Casa Blanca se escucharon exactamente esas palabras. Hasta ayer, este Consejo tuvo la oportunidad de tomar una decisión que hubiera sido coherente, que hubiera estado conforme con lo que el Consejo dijo en febrero. Nueve miembros de este Consejo presentaron ideas que hubieran ido —como lo ha recordado un representante muy recientemente—, en línea con lo que concluyó el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Una delegación ha estado insistiendo desde mucho antes de que se reuniera el Consejo, desde mucho antes de que se reuniera la OACI, en repetir sus mentiras, en distorsionar la verdad sin responder a preguntas muy concretas: ¿dónde están los testigos? ¿dónde está su grabación, Señora Embajadora? ¿Fue la que usted distribuyó en febrero o la que le dieron mutilada a la OACI en mayo? ¿En dónde está la verdad, querida amiga? ¿Por qué ustedes, defensores de la verdad, han hecho esfuerzos durante tanto tiempo para ocultarla? Alguien se

asombraba de que nos viniera a la mente la genial obra de Lewis Carroll.

Pero, señores, el organismo especializado de las Naciones Unidas, la OACI, dedicó cuatro largas sesiones en dos jornadas de trabajo a analizar un informe por especialistas en aviación civil internacional y no hizo lo que en un par de horas, bajo la presión, bajo la manipulación, ustedes han sido capaces de hacer. Creo que, evidentemente, la mayoría de ustedes se merece un buen descanso.

El Presidente (*interpretación del francés*): No hay más oradores. El Consejo de Seguridad ha concluido así la etapa actual de su examen del tema que figura en el orden del día.

Se levanta la sesión a las 18.35 horas.